CENA 15 zł

Wiatr od Morza

CZASOPISMO POŚWIĘCONE POLSKIEJ KULTURZE MARYNISTYCZNEJ

ROK I — Gdańsk-Gdynia, marzec 1946 r. — NR 2

MARIAN BRANDYS

LINIA MARCA 1945 ROKU

Rok temu, w połowie marca 1945 roku oddziały Pierwszej Armii Wojska Polskiego pod dowództwem gen. broni Stanisława Popławskiego, w rozwinięciu miażdżącej ofensywy I-go Białoruskiego Frontu, zdobyły miasto i port Kołobrzeg.

Nie wiem, czy wszyscy żołnierze dywizji: Kilińskiego, Dąbrowskiego i Traugutta umieli kojarzyć fakty historyczne. Czy walcząc wśród płonących domów Kołobrzega, wiedzieli, że ostatnimi polskimi żołnierzami w tym mieście byli rycerze Krzywoustego Piasta? Czy powiedziano im, gdy szli na niemiecką fortecę Kolberg, że przed ośmiu wiekami jeden z biskupów pomorskich chrzcił w tym miejscu uroczyście fale Bałtyku, wiążąc po raz pierwszy w dziejach symbolicznym ślubem polski lud z Polskim Morzem? Czy znali również i ten szczegół historyczny, że w Kołobrzegu właśnie urodziła się ongi pierwsza pieśń morska Anonima Galla, najstarszego polskiego kronikarza?...

Zdolność historycznego myślenia w owych pamiętnych dniach marca 1945 roku była potrzebna. Kto umiał myśleć historycznie, ten rozumiał, że bitwa kołobrzeska nie jest zwykłym epizodem bojowym, dającym się zamknąć bez reszty w ramach klęsk i odwetów jednej sześcioletniej wojny. Kto miał poczucie dziejowej perspektywy, ten rozumiał wagę tej bitwy na przestrzeni tysiącletnich zmagań bałtyckich Słowian z naporem germańskim i tylko ten umiał należycie pojąć wymowę polskich armat, likwidujących na murach „Kolbergu" krwawe porachunki wieków.

Żołnierze z piastowskimi orzełkami na czapkach, którzy przyszli tu śladem dwóch największych Piastów — oglądani w perspektywie tysiąclecia — tracili swój indywidualny charakter polskich mścicieli Warszawy, Westerplatte, Oświęcimia i Majdanka. Stawali się synami swoich praojców, synami ludu, zrodzonego w dorzeczu dwóch potężnych rzek bałtyckich: Odry i Wisły, — ludu, który dążył od wieków do swego naturalnego ujścia i w ciągu wieków stale od morza był odpychany. Ci żołnierze polscy z Polesia, Mazowsza i Lubelszczyzny, przybywali tu jako mściciele wszystkich słowiańskich ludów, wymordowanych na przybałtyckich ziemiach. Na bagnetach swoich przynosili nieubłaganą vendettę plemienną tysiąclecia.

Czy można było w owych dniach pomsty i zwycięstwa oprzeć się przemożnej sugestii, że ta zbrojna masa ludzka, prąca naprzód z niepowstrzymaną siłą przypływu, w dudniącym huku armat i bomb, w łunach pożarów, poprzez cmentarze niemieckich fortów i osiedli, jest drapieżną czołówką Słowiańszczyzny, która odepchnięta od Bałtyku na tysiąc lat, wraca tryumfalnie na dawne swe szlaki, aby tu w niemieckim mieście Kolberg, zbudowanym na miejscu słowiańskiego Kołobrzega, znaleźć najcelniejszy odwet na odwiecznym wrogu tej ziemi — germaństwie?

Trudno dziś dociec, co było przyczyną: czy poczucie historycznej prawdy, czy słowiański atawizm,—w każdym razie jest faktem niezaprzeczonym, że nigdy jeszcze żołnierz polski nie bił się z taką zażartością i męstwem jak właśnie w prasłowiańskim Kołobrzegu.

Przez dziewięć dni, zdobywając najtwardszym, bojowym trudem każdy pojedynczy dom, każdy bunkier, każdy załom murów, pod bezustanną ulewą ognia i żelaza, przebijał się przez ulice miasta do portu — ku morzu. Od morza wiał wiatr. Może to właśnie ten wiatr, stale wyczuwalny, przesycony wonią prochu, wyzwalał ze słowiańskiej duszy żołnierza nieprzebrane zasoby bohaterstwa.


Kościół Najśw. Marii Panny w Gdańsku uległ zniszczeniu podczas działań wojennych
Fot. E. Zdanowski

Mało jeszcze dotąd wie społeczeństwo polskie o bohaterach Kołobrzega. Kto, poza żołnierzami Pierwszej Armii, zna nazwisko i czyny **ppłk. Przybylskiego**, 27-letniego, uwielbianego przez podwładnych dowódcy, który pierwszy zatknął sztandar polski nad Bałtykiem, a w chwilę potem padł rozerwany miną niemiecką? Kto wie o **Emilii Gierczak,** nieustraszonej dziewczynie, która z dwoma żołnierzami dokonała szaleńczego wypadu na okopy niemieckie i w okopach tych legła z dziesiątkiem kul w piersi?

Kto wie, że po dziś dzień w jednym z pułków Czwartej Dywizji przebywa 20-letni kapral **Jan Śliwiński**, który w historyczną noc kołobrzeską, uzbrojony w automat, trzy dyski nabojów i dziesięć granatów, wytrzymał w kościele Mariackim osiemnastogodzinne oblężenie niemieckie, a potem przedarł się do swoich? Kto wie o wszystkich innych, **szarych, bezimiennych, polskich zdobywcach niemieckiej reduty nad Bałtykiem?**

Jako pamiątka tych sławnych bojów pozostał wokół Kołobrzega żałobny wieniec prostych, żołnierskich cmentarzy. Przejmujące niemą wymową groby nadmorskie domagają się swego eposu. Najpiękniejszy rozdział nieśmiertelnej księgi polskich walk o Bałtyk — czeka na swoich autorów.

Miasto i port Kołobrzeg padły 18 marca 1945 roku.

Tego samego dnia, już późnym zmierzchem, na kamiennym występie brzegu morskiego — może właśnie stąd przed wiekami poślubiał morze polski biskup w Kołobrzegu — stanął stary, wąsaty żołnierz Pierwszej Armii i wyciągając przed siebie rękę ze złotym pierścieniem, łamiącym się od wzruszenia głosem wypowiedział słowa ślubowania:

— „PO CIĘŻKIM, KRWAWYM TRUDZIE DOSZLIŚMY DO CIEBIE, MORZE. PRZYSIĘGAMY, ŻE NIGDY JUŻ CIĘ NIE OPUŚCIMY. RZUCAM TEN PIERŚCIEN W TWOJE FALE I POŚLUBIAM CIĘ, MORZE, JAKO ŻEŚ BYŁO I BĘDZIESZ NASZE".

Stary strzelec nazywał się Niewidziłło. Pochodził z Nowogródczyzny. Morza nigdy dotąd nie widział i sam nie umiał wytłumaczyć łez, które spływały mu po policzkach.

Chwila była historyczna. Z kamiennego występu patrzyło osiem wieków.

Z nad ruin Kołobrzega wysoko w niebo biły dymy, jak ze starosłowiańskich, pogrzebowych stosów. Mżył drobny deszczyk.Od burych, spienionych fal wiało ożywczym, mokrym wiatrem.

W tym samym mniej więcej czasie, w wielu punktach bałtyckiego wybrzeża żołnierze różnych jednostek polskich składali ślub wierności morzu, a ułani brygady płk. Arkuszewskiego pławili w nim swoje konie.

Zdobycie Kołobrzega stanowiło pierwszy wyłom w linii umocnień niemieckich nad Bałtykiem. W dwa tygodnie później pod naporem sprzymierzonych armii: Radzieckiej i Polskiej, padły Gdańsk i Gdynia.

Historyczny marzec 1945 roku czerwoną linią krwi i zwycięstwa przekreślił raz na zawsze panowanie germańskiej przemocy nad polskim Bałtykiem.

BOLESŁAW WIT ŚWIĘCICKI

Nasz postulat repolonizacyjny

„Ani jednej kropli polskiej krwi za Odrę“. Oto hasło o znacznie cięższej wadze gatunkowej, niż wyblakłe, sprzed roku, slogany na murach Warszawy, Łodzi czy Radomia: „Wracamy nad Bałtyk“, „Jedziemy nad Odrę i Nisę“.

Nie znaczy to, że wołanie o powrót nad Bałtyk, o zaludnienie elementem polskim Gdańska, Ziemi Warmijsko-Mazurskiej, Pomorza Zachodniego, Ziemi Lubuskiej i całego kompleksu śląskiego przestało być aktualne. Sprawa ta wciąż jeszcze jest otwarta.

Równo przed rokiem sprawiedliwości dziejowej stało się zadość. Przy warkocie samolotów, huku bomb, szczęku oręża, wśród łun rozszalałego żywiołu—ognia—rozpoczął się proces naszego powrotu na ziemie oczyszczane od kohort germańskich. To materiał do nowego narodowego eposu. Wykorzysta go zapewne geniusz jakiegoś przyszłego polskiego Homera. Polityk — publicysta ma zgoła w tej chwili inny obowiązek. Chodzi o naświetlenie przejawów tego procesu w tonie rzeczowym.

Sprawa naszego powrotu nad Pasłękę, Bałtyk, Odrę i Nisę Łużycką nasuwa wiele smutnych refleksyj z naszej odległej i niedalekiej przeszłości. Śladem prących na Zachód, zwycięskich kolumn wojskowych, wyjechały ekipy urzędnicze, nazwane „grupami operacyjnymi“ w celu założenia podwalin pod urzędy drugiej i trzeciej instancji, tuż zaś za nimi zastępy „pionierów“, którzy przeważnie nie mieli nic do stracenia, natomiast wiele do zyskania. Wysłanie więcej lub mniej wykwalifikowanych kadr urzędniczych w jednym i drugim wypadku stało się rzeczą konieczną. Trudno w takich wypadkach o materiał ludzki pod każdym względem doborowy, ludzi świadomych roli, jaka im przypadła w udziale, ideowców, dla których koniunktura polityczna narodu nie jest równoznaczna z egoistycznym jej pojmowaniem przez jednostkę, żądną taniej sławy i osobistego zysku.

Ciężkie, powojenne warunki sprawiły, że władze nadrzędne, ożywione ideą jak najrychlejszego wypełnienia treścią polską terenów odebranych Niemcom, nie były jeszcze wówczas na tyle silne, by twardą okazać rękę w pracy organizacyjnej swoich agend urzędowych i w akcji osiedleńczo-repolonizacyjnej. W miarę przejmowania władzy administracyjnej z rąk wojskowych, zaczęły się piętrzyć przed Rzadem Nowej Polski trudności, które kiedyś dopiero, gdy całkowicie wypełnimy „próżnię Bevina“ i zaczniemy na ziemiach odzyskanych normalny tryb życia, znajdą swoją właściwą ocenę.

Większość tych trudności jest już poza nami. Przede wszystkim nie ma już dwoistości władzy: wojennej i cywilnej, ściślej mówiąc, supremacji pierwszej nad drugą. Tak doniosła dla nas, dla naszego „być, albo nie być“ decyzja Wielkiej Trójki w Poczdamie położyła definitywnie kres nieporozumieniom, które utrudniały nam start na tych ziemiach.

Na wniosek Wodza Naczelnego Czerwonej Armii i w jednej osobie Wodza Narodów Radzieckich generalissimusa Stalina wyłączność praw administrowania odzyskanymi wspólnym orężnym wysiłkiem, ziemiami prasłowiańskimi nad Pasłęką, Bałtykiem, Odrą i Nisą Łużycką oddano Polsce. Zniknęły prawie całkowicie bandy maruderskie i uległ poważnej poprawie stan bezpieczeństwa publicznego. Plaga szabrownictwa kończy swój „naturalny“ żywot.

W zakresie odbudowy widoczne są rezultaty. Płuca Polski: **porty w Gdańsku i Gdyni poszerzają niemal z każdym dniem zakres swoich funkcyj.** Poczekajmy jeszcze parę miesięcy, a zakres ich oddechu **powiększy Szczecin, szczególnie, gdy ożywi się arteria Odry.** Miasta i osiedla zrzucają z dniem każdym kilkusetletnią patynę niemczyzny. Repolonizacja zewnętrzna, głównie pod naporem prywatnej inicjatywy, opartej zresztą nie zawsze na zdrowych przesłankach, odpowiadających nowej strukturze polityczno-gospodarczej Demokratycznej Polski, posiada prawie wszędzie zakres imponujący. Drobne warsztaty rękodzielnicze, sklepy spożywczo-kolonialne i galanteryjne, restauracje, kawiarnie, cukiernie, stołówki, firmowane częstokroć przez partie polityczne, renomowane instytucje i organizacje społeczne przyciągają uwagę barwą swych szyldów i emblematów narodowych. Tam wszędzie, gdzie dzieła zniszczenia nie zdołała dokonać wojna, ani zbrodnicza ręka odwiecznego niemieckiego okupanta, usiłującego w okresie klęskowego odwrotu pozostawić za sobą „spaloną ziemię“ — wydaje się, że repolonizacja w dosłownym sensie tego słowa znajduje się w fazie swego najpełniejszego, rzec można bez przesady, żywiołowego rozwoju: Przejawy tu i ówdzie bujnego już nawet życia społeczno-kulturalnego podtrzymują nas w tym mniemaniu.

Pytanie, czy to w zgodzie jest z naszymi istotnymi aspiracjami i rolą.

I tu nawet bardy dzisiejszej narodowej krzepy muszą obniżyć swe pienia na niższy diapazon. Na palecie repolonizacyjnej nie widać Człowieka związanego z tą ziemią odwiecznie, choć nie wszędzie zniknął przecież z jej powierzchni. Szkic obrazu nowej Rzeczywistości jest, przynajmniej nie wszędzie kompletny. Polacy gdańszczanie, Kaszubi lęborscy i bytowscy, Mazurzy i Warmiacy, Ślązacy w różnych swych odcieniach szczepowych, najcenniejsza sól ziem odzyskanych, najistotniejsza krew z krwi naszej słowiańskiej, pozostają wciąż jeszcze w cieniu polskich barw narodowych, bądź, o zgrozo, wbrew intencjom rządu, który obwarował ich powrót do rodziny słowiańsko-polskiej dalekosiężnym w przyszłości prawem o rehabilitacji i przepisami weryfikacyjnymi, postawieni są poza nawiasem narastającego tu z dniem każdym polskiego życia.



W pierwszym etapie powrotu państwowości polskiej na te ziemie zdublowana została, niestety, w pewnym stopniu „radosna twórczość“ z minionej epoki drugiej naszej Niepodległości. Dwujęzyczna, względnie obcojęzyczna ludność tubylcza w czambuł zidentyfikowana została z elementem wrogim młodej państwowości polskiej. Paręset tys. autochtonów, powierzchownie zniemczonych, a wśród nich znaczny odsetek i takich, którzy przetrwali w otwartym, bądź biernym oporze przeciwko tyranii i zakusom eksterminacyjnym niemczyzny — opuścić musieli Wyzwoloną Ziemię w kierunku znienawidzonego Reichu, za Odrę, gdzie organizują się w związki nieprzychylne obecnemu Rządowi Polski. Nie wolno tej sprawy pozostawić bez niedomówień. Sprawiła to nie tylko nieobliczalna porywczość „pionierska“, dopingowana uzasadnioną w dużej mierze odrazą do brzmienia mowy niemieckiej, lecz również i zachłanność różnego autoramentu nowoosiedleńców i czeredy szabrowniczej. Niezniszczony wygląd zagrody i jej zasobność, wnętrze dostatnio urządzonego mieszkania były w tych bolesnych dla polskiej racji stanu wypadkach akcji „repolonizacyjnej“, bodaj najważniejszym powodem do usuwania ludności autochtonicznej na równi z Niemcami.

Że to się działo wbrew wytycznym Rządu Odrodzonej Polski Demokratycznej, publicystyki i nauki polskiej, chlubnie świadczyć będą na korzyść naszej zbiorowej opinii społecznej ostre sporadyczne głosy, potępiające tę szkodliwą akcję z łamów szeregu dzienników i czasopism, poważnie ujmujących problemy ziem odzyskanych.

Wchodzimy obecnie w fazę definitywnego, masowego usunięcia z tych ziem elementu niemieckiego, za oficjalną tym razem zgodą naszych sojuszników anglosaskich. Był czas kilkumiesięczny na planowe przygotowanie tej nieodzownej, z punktu widzenia polskiej racji stanu, akcji. W ostatnich miesiącach uległa poważnej modyfikacji na lepsze działalność terenowych komisji weryfikacyjnych, szczególnie na Śląsku oraz w Okręgu Mazurskim, gdzie najwięcej zanotowano karygodnych aktów gwałtów w stosunku do ludności autochtonicznej polskiego pochodzenia. Ci wszyscy, bez względu na to, czy znają język polski, czy nie, jeśli tylko mogą udowodnić swoje polskie pochodzenie i to, że nie splamili się zbrodnią dobrowolnego współdziałania w okresie niewoli i okupacji z organami władzy niemieckiej przeciwko narodowi polskiemu, muszą mieć w pełni nadane prawo życia i pracy w Polsce. żaden z nich nie może więcej podzielić losu pełnokrwistych Niemców i renegatów narodowych. Dla tych, co pozostaną — Polska Demokratyczna musi okazać się najczulszą, ale sprawiedliwą matką a nie macochą.

Podjęte hasło: **„Ani jednej kropli polskiej krwi za Odrę“** musi być probierzem końcowej akcji odniemczenia Ziem Odzyskanych z Gdańskiem na pierwszym planie. To jest nasz najważniejszy postulat w tym zakresie.

MARCIN DRAGAN

TESTAMENT MŚCIWOJA II-go



Dzieje narodu i państwa polskiego wykazują niewiele momentów takich, które oznaczają wiązanie i umacnianie **jedności terytorialnej i politycznej,** łączenie poszczególnych części państwa w jedność, zacieranie różnic i antagonizmów dzielnicowych. Ten brak czynników łączących i przewaga sił odśrodkowych w dawnej Polsce to jedna z podstawowych przyczyn słabości państwa, a następnie jego upadku politycznego. W rozpoczynającym się obecnie, po raz trzeci w naszej tysiącletniej historii, okresie niepodległości politycznej stoimy właśnie wobec wysoce doniosłego i aktualnego problemu unifikacyjnego, zwłaszcza w odniesieniu do odzyskanych ziem zachodnich i do pobrzeża bałtyckiego.

Spośród nielicznych wydarzeń z odległej naszej przeszłości, oznaczających zbliżanie i wiązanie się Polski lądowej z przymorzem bałtyckim, a przez to krzepnięcie całości organizmu państwowego, wyróżnia się swą wymową i aktualnością — na daleką nawet przyszłość — fakt dobrowolnego przyłączenia Pomorza Gdańskiego do Wielkopolski przez zapis testamentarny Mściwoja II-ego, ostatniego księcia gdańsko - pomorskiego, na rzecz Piasta wielkopolskiego, Przemysła II-ego.

Temu epigonowi dynastii książęcej na gdańskim Pomorzu i jego pomorsko - polskiemu testamentowi należy się coś więcej aniżeli zwykła wzmianka kronikarska w historii, a to przez wzgląd na wyjątkowość faktu, na doniosłe jego skutki w dziejach naszych i na niesłabnącą jego aktualność.

Mściwoj II, dux modernus totius Pomeraniae, syn „wielkiego" Świętopełka II-go pomorskiego, zamyka z górą dwuwiekowy okres dziejów Pomorza jako osobnej, z własną dynastią panującą, dzielnicy lechickiej, wchodzącej formalnie w skład piastowskiej Polski.

W momencie, kiedy wypadło Mściwojowi II-emu objąć spuściznę po ojcu, było Pomorze wschodnie w zupełności od Polski niezależne. Samodzielność Pomorza była wówczas w wysokim stopniu zagrożona przez dwa ówczesne ogniska ekspansji niemieckiej: Zakon krzyżacki i Marchię brandenburską. Mściwój II-gi, mimo starszeństwa i formalnego prawa zwierzchnictwa na całym Pomorzu wschodnim, faktycznie był tylko dziedzicem części tego kraju z siedzibą w Świeciu. Gdańsk trzymał, z woli ojca Świętopełka, młodszy Warcisław. Poza tym na Tczewie, Gniewie, Starogardzie siedzieli zniemczeni stryjowie Mściwoja, przyjaciele Zakonu: Sambor i Racibor. Nie odznaczający się energią i siłą woli wobec ojca, miał jednak Mściwoj II-gi jasne poczucie potrzeby zjednoczenia całego Pomorza w swym ręku.

Nie wydaje się rzeczą łatwą rozgrzeszenie z działalności politycznej Mściwoja, który w walce swej o zjednoczenie Pomorza łączy się przeciw bratu Warcisławowi z Brandenburgią, uznając nawet zwierzchnictwo margrafa nad sobą i wyzbywając się dokumentalnie Gdańska za cenę pomocy przeciw bratu. Wnet jednak potem, po śmierci Warcisława, przechodzi Mściwoj II-gi do planu walki z Brandenburczykami o Gdańsk, z którego utratą nie myśli się pogodzić. Dążąc jednocześnie do zajęcia dzielnic stryjów, szuka on wówczas pomocy w Polsce i znajduje ją u swego brata ciotecznego, Bolesława Pobożnego, księcia Wielkopolski. Z jego to pomocą odzyskał Gdańsk.

Dwukrotnie wiązał się w początkach swych rządów Mściwoj II-gi przymierzem z Brandenburgią. Przyjął nawet tytułem lenna brandenburskiego Słupsk i Sławno wzamian za uznanie samodzielności Gdańska. Na koniec jednak, w r. 1278, połączył się trwale i zdecydowanie z Wielkopolską dla systematycznej walki orężnej tak przeciw trwającemu naciskowi brandenburskiemu, jak i przeciw Zakonowi.

Tak stało się bowiem, że w 1278 roku popadł Mściwoj II-gi w zatarg z Krzyżakami z powodu zagarnięcia ziem, które stryjowie jego zapisali Zakonowi, chcąc przeszkodzić opanowaniu ich przez gdańskiego bratanka.

Gdy w 1279 roku umarł Bolesław Pobożny, a dzielnicę wielkopolską odziedziczył jego bratanek Przemysł II-gi, wówczas to Mściwoj, nie mający męskiego potomka, stojąc wobec zbliżającego się terminu procesu, wytoczonego przez Zakon przed sąd papieski, chcąc wzmocnić swą pozycję tak w stosunku do Krzyżaków jako też do popierającego ich papiestwa, **powziął myśl przekazania całego Wschodniego Pomorza księciu Przemysłowi II-emu.** W drodze do Milicza na Śląsku, gdzie miał się odbyć proces z Krzyżakami, zatrzymał się Mściwoj II-gi w Kępnie wielkopolskim i tu właśnie, **w dniu 15 lutego 1282 r. w obecności wielmożów wielkopolskich i palatyna gdańskiego, Wasyla, spisał wiekopomny swój akt przeniesienia swego całego dziedzictwa gdańsko-pomorskiego na Przemysła II-go.**

Oryginał dokumentu kępnińskiego nie dochował się do naszych czasów. Zaginął on bądź to w czasie tragicznych wydarzeń w Wielkopolsce i Rogoźnie w 1296 r., bądź też w czasie niszczenia i palenia Pomorza przez Krzyżaków w 1309 r. Tekst jednak tego aktu na podstawie kopii, pochodzącej z wieku XV-ego, odczytał i ogłosił po raz pierwszy znakomity badacz, znawca dziejów Pomorza i Prus, Wojciech Kętrzyński w roku 1877. — Z pomocą Kętrzyńskiego krytyczne tekst ten ustalił również i niemiecki historyk, Perlbach, zamieszczając go w obszernym zbiorze dokumentów pomorskich („Pomerellisches Urkundenbuch" T. I, nr 333).

W polskim przekładzie, w najbardziej merytorycznie istotnej jego części, przedstawia się ten akt Mściwoja II-go następująco:

„My, Mściwoj, z Opatrzności Bożej, książę Pomorza, obwieszczamy teraźniejszym i przyszłym pokoleniom, które niniejszy dokument będą czytać, że nie zmuszeni przemocą ani strachem, lecz z własnej inicjatywy i dobrowolnie, w imieniu naszym i za naszych następców i dziedziców, przekazujemy i odstępujemy ukochanemu naszemu synkowi (dilecto filiolo nostro), sławnemu księciu Przemysłowi, tytułem prawdziwej i czystej darowizny za życia (titulo vere et pure donationis inter vivos) całe nasze księstwo pomorskie z wszystkimi miastami, zamkami, wsiami, wasalami, kościołami, własnościami, posiadłościami uprawionymi i nieuprawionymi, gajami, rzekami.

Postanawiamy też wymienione księstwo w imieniu tegoż Przemysła zatrzymać w posiadaniu, dopóki on sam go nie obejmie w posiadanie, do którego to objęcia wszelką mu dajemy swobodę i zezwolenie".

Poza zacytowanym tu tekstem najistotniejszej części aktu donacyjnego czytamy w nim we wstępie, że książę Mściwoj II-gi postanowił dokonać przekazu dziedzictwa pomorskiego Przemysłowi **po gruntownym namyśle, mając na względzie szczęście i spokój swego kraju!** (...deliberacione provida prehabita... de tranquillo statu atque pacifico dicti ducatus... intendimus providere).

Spośród ważniejszych i specjalnie charakterystycznych elementów treści przekazu mściwojowego, wymienić trzeba pomysł przelania na Przemysła **pełni władzy rządzenia na Pomorzu jeszcze za życia swego, a więc „vivente duce Pomeraniae".** Myśl ta zrodziła się u Mściwoja II-go niewątpliwie drogą obiektywnej oceny powagi położenia kraju z powodu pretensji Zakonu krzyżackiego i Brandenburgii do poszczególnych części Pomorza Gdańskiego. Inaczej mówiąc **zagrożoną ziemię dziedziczną pragnął Mściwoj II-gi przed swą śmiercią zabezpieczyć przed spodziewaną agresją niemiecką przez możliwie ściśle i trwałe połączenie Pomorza z macierzą Piastów — Wielkopolską.**

Na podstawie przeglądu osób obecnych przy spisywaniu aktu donacyjnego Mściwoja II-go, uwzględniając w szczególności współobecność najwyższych dygnitarzy duchownych i świeckich Wielkopolski, wymienionych imiennie w akcie wraz z przedstawicielem Pomorza gdańskiego — możemy ten zjazd kępniński w r. 1282 określić jako **pewną formę elekcji, czy przyjęcia władcy** z tym jednakże, że punkt ciężkości autorytetu elekcyjnego spoczął tu na elemencie wielkopolskim, podejmującym osobistą inicjatywę donacyjną Mściwoja II-ego.

Można też skonstatować przy tym pewne polityczne odosobnienie Mściwoja II-go przy podejmowaniu i realizowaniu jego decyzji donacyjnej, o ile chodzi o przedstawicielstwo możnowładztwa pomorskiego. Dlatego wypada **jemu samemu w pierwszym rzędzie** przypisać zasługę w połączeniu Pomorza z Polską. Pod tym względem nie poszedł Mściwoj II-gi drogą polityki separatystycznej swego ojca, Świętopełka II-go, który nie cofnął się nawet przed uczestnictwem w zabójstwie Leszka Białego w 1227 r., gdy ten dążył do podporządkowania Pomorza gdańskiego senioralnej władzy księcia krakowskiego. Sam zainicjował oto rozwiązanie istniejących trudności politycznych Pomorza przez połączenie go z Wielkopolską w jeden organizm państwowy, opierając ten akt na rzeczowej ocenie wspólnego zagrożenia obu dzielnic od penetracji i agresji niemieckiej.

Śladem myśli mściwojowej, myśli elekcji za życia i myśli zjednoczenia w oparciu się na pokrewieństwie wyznaczonego następcy, jak i na wspólności interesów politycznych łączących się państw — pójdzie niedługo później wielokrotnie Polska już w czasach Łokietka i Kazimierza Wielkiego, w dalszej zaś przyszłości Polska jagiellońska i elekcyjna, szukając tą drogą możliwości utrzymania swej integralności oraz samodzielności politycznej przeciw czynnikom zewnętrznym, zagrażającym stale, otwartej z zachodu i wschodu granicy Rzeczypospolitej.

Fakty i dokumenty z czasów panowania Mściwoja II-go świadczą dowodnie **o tendencjach wybitnie wrogich ze strony zwłaszcza Brandenburgii,** o działaniach, zmierzających do pozbycia się tego przewidującego władcy pomorskiego drogą **organizowania zamachów na jego życie** z pomocą nielicznych zaufanych niemieckich mieszczan gdańskich. **Ci sami margrafowie brandenburscy będą sprawcami tragedii Przemysła II-ego w roku 1296, jego zabójstwa w Rogoźnie.**

W dziejach państwa polskiego należy się pomorsko-polskiemu testamentowi politycznemu Mściwoja II-go poczesne miejsce. Polska XIII-ego wieku, zniszczona najazdami tatarskimi, rozbita na liczne dzielnice, wiodąca swój żywot wśród nieustających walk pomiędzy kłócącymi się Piastami — zbliża się z końcem tego wieku ku szczęśliwemu zjednoczeniu. Po nieudanych próbach jednoczenia dzielnic Polski, podejmowanych przez niektórych Piastów - seniorów, mógł Przemysł II-gi wystąpić skutecznie z programem unifikacyjnym właśnie dzięki wzrostowi swego autorytetu politycznego po odziedziczeniu w 1282 roku Pomorza gdańskiego. Połączenie Pomorza z Wielkopolską **pozwoliło następnie Przemysłowi II-emu sięgnąć po koronę królewską,** ów nieodzowny w systemie życia średniowiecznego, a szczególnie Polski piastowskiej, ośrodek koncentracji władzy zwierzchniej dla całości terytorium państwowego.

Gnieźnieńska koronacja królewska Przemysła II-ego z 1295 roku, w rok po śmierci Mściwoja II-go, zapoczątkowała w dziejach Polski okres trwałej królewskości państwa, jednoczącego się stopniowo coraz bardziej, okres konsolidacji, unifikacji ustrojowej, jako też **stopniowego wzrostu zewnętrzno-politycznego autorytetu Polski w Europie.**

Zabójstwo dokonane na osobie króla Przemysła II-ego w Rogoźnie 1296 roku, będące dziełem propagandy brandenburskiej, nie zdołało już przerwać ani unicestwić skutków połączenia Polski z Pomorzem w roku 1282.

Mściwojowa myśl polityczna popłynęła ożywczym wiatrem od morza ku pobratymczej, lechickiej Polsce, aby jej otworzyć drogę ku mocarstwowemu rozwojowi.

MARIAN PELCZAR

ZAWSZE CI SAMI

I

Powszechnie wiadomo, że w bitwie grunwaldzkiej brał udział po stronie wojsk krzyżackich oddział gdańszczan z około trzystu mieszczan złożony. Oddział ten został rozbity a jego sztandar, wyobrażający dwa białe krzyże na czerwonym polu, razem z innymi chorągwiami krzyżackimi, dostawszy się w ręce zwycięskich wojsk polskich, został umieszczony w Krakowie, w katedrze na Wawelu.

Lecz mniej może znany jest dalszy ciąg wypadków bezpośrednio po bitwie grunwaldzkiej następujących.

Gdańsk, będąc już od 1310 roku siedzibą komturstwa zakonnego, nie mógł w wojennych przygotowaniach Zakonu pozostać na uboczu. Razem z innymi miastami, będącymi pod władzą Zakonu, musiał dostarczyć, na gotującą się wielką wojnę, kontyngenty zaciężne. Cyfra trzystu wojowników, których wystawił, była w stosunku do ówczesnego zaludnienia miasta zbyt szczupła. Jeżeli, według stosunkowo dokładnych obliczeń, Gdańsk liczył w pierwszej połowie XV-ego wieku około dwudziestu tysięcy mieszkańców i uchodził za jedno z największych ówczesnych skupisk ludności w północnej Europie, to ilość trzystu „ochotników" w grunwaldzkiej wyprawie stanowi znikomy procent zdolnej do broni ludności bogatego miasta, tym więcej, że oddział ten — dodać trzeba — złożony był tylko zaledwie w części z mieszczan, resztę zaś tworzyło gdańskie żeglarskie pospólstwo.

Stanu tego nie zmieni fakt, że jeszcze później, w drugim niejako rzucie mobilizacyjnym upadającego na siłach Zakonu, posłano mu z Gdańska pod Malbork nowe posiłki i to w liczbie czterystu marynarzy. O udziale w tej ekspedycji obywateli miasta, źródła wymownie milczą. Taki rodzaj żołnierzy, wysłany na odsiecz zakonnej stolicy, świadczy raczej o energii i przedsiębiorczości gdańskiego komtura Jana von Schönfeld — który, jako jeden z dwóch zaledwie spośród biorących udział w grunwaldzkiej bitwie komturów, ocalał — niż o ówczesnym entuzjazmie Gdańska, o czym tak chętnie wspomina niemiecka historiografia.

Tymczasem zwycięskie wojska Jagiełły i Witolda, posuwając się naprzód, rozpoczęły pod Malborkiem oblężenie. Wprawdzie gdańszczanie nie stanęli jeszcze wtedy po stronie Polaków (uczynią to dopiero za lat pięćdziesiąt, kiedy to — jak o tym świadczą, obok źródeł pisanych, również i współczesne malowidła — w zgodnym przymierzu wobec wspólnego wroga, Polacy i gdańszczanie wspólnie Malborka dobywali) — ale wtedy już, niemalże bezpośrednio po bitwie grunwaldzkiej, bogate i ludne miasto portowe rozpoczęło swą niezależną polityczną działalność, która tym razem, niestety, nie tylko że nie została uwieńczona trwałym rezultatem, lecz kosztowała miasto wiele i bolesną zakończyła się stratą. Jest ona warta poznania i przypomnienia. Przebieg jej oraz tragiczny epilog świadczy o tym, **że metody działania w teutońskim obozie od wieków już, a raczej niemal od tysiąclecia, są niezmiennie zawsze takie same.**

Nie należy do celowej polityki miejskiej Gdańska z 1410 roku zaliczać bezpośrednio po bitwie grunwaldzkiej występujących w mieście zaburzeń i rozruchów w stosunku do nielicznych niedobitków zakonnego rycerstwa, chroniącego się tu w jego murach. Fakt zgładzenia ich przez miejskie pospólstwo był tylko albo wynikiem odruchu nienawiści ku krzyżackim ciemiężycielom, lub też rezultatem rzeczywistego rabunku, jakiego mieli się oni sami, uciekając, w Gdańsku dopuścić. W każdym razie był to wyłącznie chwilowy odruch społeczeństwa, godny zanotowania, jako wyraz i objaw gdańskiej ulicy ówczesnej, nie zaś jako świadomy przejaw polityki władz miejskich.

Polityka ta rozpoczęła dopiero niebawem realną działalność. W pierwszych dniach sierpnia 1410 roku staje przed królem Jagiełłą, w jego obozie pod Malborkiem, jeden z burmistrzów miasta Gdańska, Konrad Leczkow, być może, (jak chce późniejsze podanie), w towarzystwie zięcia swego, rajcy Bartela Grossa i w imieniu miasta poddaje Gdańsk władcy Polski. Przyjęty życzliwie, uzyskuje od króla Polski, a swego nowego pana, szereg daleko idących przywilejów. Otrzymuje wówczas miasto na własność kilka okolicznych i odleglejszych wiosek, podmiejskie tereny łąkowe, prawa rybackie, dochody młynarskie, prawo patronatu w Mariackim kościele i szereg innych. W wydanym na dowód nadania tych przywilejów dokumencie królewskim z dnia 5-go sierpnia 1410 roku, występuje Jagiełło jako jedyny pan i władca „miasta naszego Gdańska", obiecując nadane uprawnienia po powrocie do Krakowa potwierdzić przywieszeniem do dokumentu wielkiej królewskiej pieczęci, w miejsce, wówczas jedynie pod ręką w obozie wojennym króla będącej, małej pieczęci.

W ten sposób poddanie się Gdańska Polsce w 1410 roku było zupełne i formalne, nie było jednak równoznaczne z faktycznym zajęciem całego miasta i wzięciem go w posiadanie. Na zamku bowiem komturów gdańskich, leżącym na miejscu dawnego grodu książąt pomorskich u ujścia Raduni do Motławy, rządzili jeszcze Krzyżacy. Niebawem rozsiadł się tam srogi, pozbawiony wszelkich skrupułów, nowy komtur gdański — Henryk von Plauen, rodzony brat i imiennik drugiego Henryka von Plauen, dawnego komtura ze Świecia, późniejszego Wielkiego Mistrza Zakonu, a zarazem energicznego obrońcy Malborka.

Zakon od początku nienawistnym okiem patrzył na wolnościowe ruchy gdańszczan. Nie występował przeciw nim. Był na to jeszcze za słaby i bezsilny wobec zdecydowanej woli gdańskiego ludu, aprobującego bez zastrzeżeń posunięcia gdańskiej rady miejskiej i witającego z uniesieniem wysłannika Jagiełły, Janusza z Tuliszkowa, który jeszcze 7-go sierpnia 1410 roku przybył do Gdańska i tu hołd zbiorowy ludności miejskiej dla króla odebrał. Lecz tym bardziej wzbierała w nim zaciekłość i chęć zemsty.

A okazja do tej zemsty nadchodziła.

Jagiełło za mało miał energii do bezwzględnego przeprowadzenia oblężenia potężnej, malborskiej twierdzy. Kiedy usunął się od dalszej akcji Witold i ustąpiły rusko-litewskie wojska, kiedy opór oblężonych nie tylko nie osłabł, lecz w oparciu o nadchodzące, czy wciąż im obiecywane posiłki, tężał — postanowił król zwinąć oblężenie, cofnąć się z pozycji. Dnia 22 września 1410 r. wycofują się polskie oddziały spod Malborka. Zwycięstwo militarne nie zostało wykorzystane politycznie. Nie wyegzekwowano należycie tego, co należało i czego można się było od rozbitego Zakonu domagać.

Niebawem 9 grudnia tegoż roku zawarto formalne zawieszenie broni. Polityka oporu nowego Wielkiego Mistrza, Henryka von Plauen (starszego) triumfowała. Osiągnęła ona jednak pełny rezultat dopiero w zawartym niebawem dnia 1 lutego 1411 roku pokoju toruńskim, na mocy którego Zakon wyszedł niemalże nieuszczuplony terytorialnie. Jedynie tylko znaczne koszta wojenne, jakie zobowiązał się pokryć, groziły na przyszłość finansową katastrofą. W każdym bądź razie, z druzgocącej, grunwaldzkiej klęski umieli się Krzyżacy obronną ręką przy pertraktacjach pokojowych wywinąć.

Teraz dopiero, będąc już pewni swego, wolni od obaw, jakimi groziła im potężna armia polska, rozpoczęli przywracanie posłuchu wśród — jak twierdzili — „przeniewierczych mieszczan miast pruskich".

Chodziło tu również i o wyciągnięcie, odpowiednich do zapłacenia Polsce, sum. Wiadomo, że chytra, urękawiczona prawica krzyżacka umiała sprytnie głaskać i pozornie przebaczać. Tak stało się i w Gdańsku. Spory wybuchły na tle gospodarczym: nowych podatków, zwrotów wojennych kosztów itp.

II

Nadeszły z wiosną Wielkanocne Święta, przypadające w 1411 roku na dzień 12-go kwietnia. Kiedy na tydzień wcześniej, w Palmową Niedzielę podpisano zawieszenie broni między miastem a zamkiem — spokój, zdawało się, zapanował nad ulicami Gdańska.

Wprawdzie mieszczaństwo gdańskie nieufnym wzrokiem sięgało ku strzelistym, wysokim wieżom gdańskiej fortalicji zakonnej i z westchnieniem w duchu żałowało tych swobód, jakie Grunwald i zeszłoroczny sierpniowy hołd przynosiły, a pokój toruński niepowetowanie na lata całe odsuwał — realna jednak dla gdańskiego kupca konieczność pogodzenia się z losem — przemogła. Brano się do pracy w nowych, acz nie w takich, o jakich marzono, warunkach.

W tym niezdecydowanym nastroju rozeszła się niespodziewanie wśród mieszczaństwa gdańskiego — tłumnie z okazji święta wyległego na ulice — wiadomość, że oto na jutro, a więc na dzień 6-go kwietnia, kilku najwybitniejszych członków Rady Miejskiej zostało przez komtura zakonnego, Henryka von Plauen, zaproszonych na zamek, na obiad. Wśród zaproszonych wymieniano burmistrza Konrada Leczkowa, drugiego z burmistrzów Arnolda Hechta, rajcę miejskiego Bartela Grossa, zięcia Leczkowa, jako też rajcę Tidemanna Huxera. Zapanowało poruszenie i zaciekawienie. Pójdą, czy nie pójdą? Dlaczego nie mieliby pójść? Przecież owo zaproszenie, to dowód dopiero co zawartego pojednania, to dalsze pojednanie przy uczcie...

Lecz i nieufność była w mieście duża. Widomy jej ślad pozostał w powtarzanym potem przez wiele lat podaniu ludowym.

Oto kiedy czterej dygnitarze miejscy wkraczali już w podwoje zamku i właśnie przechodzili przez potężny zwodzony most, siedzący opodal błazen zakonny miał szepnąć półgłosem: — „Och, gdybyż oni wiedzieli, na jaką ucztę idą, nie szliby tak ochoczo"! Snać doszły te słowa uszu zaproszonych, gdyż nagle jeden z nich, stary Tidemann Huxer, przypomniał sobie, że zapomniał w domu sakiewkę z pieniędzmi. Przeprosił więc towarzyszy i śpiesznie zawrócił do miasta. Trzej pozostali poszli dalej i — zachęceni gorąco przez Leczkowa — szybko minęli bramę. W ślad za ich krokami pomknęły słowa trefnisia: „Trzech ptaszków wpadło do klatki, jeden tylko stary i mądry uszedł zasadzki".

Tyle mówi podanie.

Ale w tym właśnie momencie rozpoczyna się twarda, historyczna rzeczywistość, straszniejsza od legendy.

W istocie, wspomniani uprzednio z nazwiska, czterej zaproszeni goście udali się wspólnie w dniu 6-go kwietnia 1411 roku na zamek. I odtąd wieczysta tajemnica pokryła ich dalsze losy. Ściślej mówiąc, losy trzech z nich. Kiedy nie wrócili nazajutrz, ani w ciągu następnych dni do miasta, rozmaite poczęto snuć domysły. Powszechnie przypuszczano, że zostali uwięzieni. Toteż zażądano energicznie ich zwolnienia. Wysłano delegację do Wielkiego Mistrza do Malborka, prosząc o interwencję.

Na razie sprawa nie przedstawiała się groźnie. Wielki Mistrz obiecał zwolnienie więźniów. Żywność dla nich przyjęła służba zamkowa, obiecując dostarczyć ją uwięzionym. Lecz znowu minął dzień jeden i drugi, a Leczkow i jego towarzysze nie wracali. Kiedy nie powrócili i w Wielką Sobotę, poruszenie w mieście wzrosło. W nastroju, pełnym już niepokoju, minęła Wielkanocna Niedziela. Dopiero w poniedziałek, dn. 13 kwietnia, wyszła na jaw potworna prawda. **Z zamku wydano martwe zwłoki trzech przedstawicieli miasta: burmistrzów, Leczkowa i Hechta oraz rajcy Grossa.** Czwarty wysłannik, co do którego nazwiska nie ma historycznej pewności (podanie zwie go, jak wspomniałem, Huxerem), wrócił żywy.

Trwoga i zgroza padła na Gdańsk. Jasnym się okazało, że Leczkow i jego towarzysze padli ofiarą zemsty komtura za propolską działalność, za inicjatywę poddania się Polsce, za hołd Jagielle złożony. Zginęli na mocy wyroku ad hoc zwołanego trybunału na zamku, jako oskarżeni o zdradę stanu, jeszcze w dniu ich zaproszenia.

Ponura średniowieczna legenda utrzymuje, że zostali oni zaraz po przybyciu na zamek wtrąceni do więzienia. Rycerska brać zakonna krzepiła swe siły wystawną ucztą, po czym dopiero ruszyła gromadnie, by „wykończyć" więźniów. **Przedwojenna historiografia nie chciała w to — dla braku historycznej podstawy — wierzyć. Lecz czy i my dziś nie uwierzylibyśmy?**

Nie chodzi tu jednak o szczegóły tej tragedii, czy o konieczność dokładnego jej wyświetlenia. Wystarczy tu najzupełniej to, co jest **niewątpliwym faktem.** Opowiadanie bowiem nie kończy się jeszcze.

„Z jękiem i płaczem" pochowano zwłoki pomordowanych w głównym kościele miasta, Mariackim, tym właśnie, którego patronat zapewniał Gdańskowi przywilej Jagiełłowy z sierpnia 1410 roku. Pochowano ich w kaplicy św. Jadwigi, na prostym zaś grobowym kamieniu zamieszczono łaciński napis, krótki, lecz wymowny w swej treści: „Tu leżą sławetni mężowie Konrad Leczkow i Arnold Hecht, którzy zginęli w poniedziałek po Niedzieli Palmowej roku Pańskiego 1411. Módlcie się za nich".

Czy styl tej nagrobnej notatki, (zapewne z rozkazu zwięźle ujętej i nie wymieniającej trzeciej ofiary, rajcy Grossa), **jest nam obecnie, po doświadczeniach ostatnich lat — obcy?**

Atoli znalazł się ktoś, kto ośmielił się wtedy upomnieć o sprawiedliwość w stosunku do zamordowanych i bodaj nieudolnym słowem napiętnował występek. Była to kobieta: — **Anna Gross, córka Konrada Leczkowa, wdowa po Bartelu Grossie.** Ona to udała się do okrutnego komtura, czy też — według innej wersji — zaczepiła go w przebraniu żebraczki na ulicy. Współczesny kronikarz niemiecki podaje nam treść ich rozmowy.

Komtur, zagadnięty znienacka przez niewiastę, nie umiał, czy nie mógł się nawet tłumaczyć. Jako jedyną odpowiedź, znalazł tylko bezczelną formę groźby: — „Gdybyś była mężczyzną, jak jesteś niewiastą, uczyniłbym ci to, co uczyniłem twemu ojcu i mężowi". — „Gdybym była mężczyzną, a nie niewiastą" — odpowiedziała na to dzielna Anna Gross — „stanęłabym z tobą do walki i własną ręką pomściłabym śmierć mego ojca i męża"! Kiedy rozwścieczony komtur nakazał jej milczenie pod grozą kary i konfiskaty majątku, odwołała się wobec swej krzywdy do sprawiedliwości Boga:

— „Niech płynie ta skarga ku Bogu na wysokości niebios"! — zawołała w rozpaczy. — „Wielką jest przemoc i niesprawiedliwość, jaka mnie, biedną kobietę i moje dzieci spotkała przeciw prawu boskiemu i ludzkiemu. Zostałam pozbawioną ojca i stałam się sierotą, zostałam pozbawiona męża i stałam się wdową, a moje dzieci sierotami. Bez winy i bez wyroku zostałam pozbawiona praw i mienia. O, wszechmogący Boże, racz się zmiłować i naprawić wielką krzywdę, jaka mnie, biedną kobietę i moje dzieci, bezprawnie spotyka"!

Lecz nie pomogła ta skarga. Pozbawiona majątku, wypędzona z miasta, ginie Anna Gross w pobliskim, oliwskim lesie, dokąd ją komturscy pachołkowie wygnali. I znowu legenda, malująca uczucia współczesnych, upiększa jej śmierć, każąc jej w chwili zgonu ujrzeć zjawę jej ojca i męża, tych, z którymi niebawem na wieki połączyć się miała.

Takim tragicznym epilogiem zakończyły się przedwczesne sny o swobodzie mieszczaństwa gdańskiego sprzed pięciu przeszło wieków. Sny owe jednak ziściły się niedługo potem. Bodaj, że jeszcze dzieci nieszczęśliwych Grossów, o których dalszych losach brak wiadomości, doczekały się tej chwili, w której — powtórzmy tu słowa Sienkiewicza — „jedną bramą wyjeżdżał z Malborka ze łzami w oczach Mistrz krzyżacki, drugą zaś wjeżdżał na czele wojsk polski wojewoda, aby w imieniu króla i królestwa objąć w posiadanie miasto i całą krainę aż po siwe fale Bałtyku".

FRANCISZEK FENIKOWSKI

Na gruzach Gdańska

Nie wybiegł, jak zazwyczaj, na moje spotkanie,
radośnie wznosząc ręce rozdzwonionych wieżyc.
Stoję i ruinami oczy moje ranię,
oczy, co. chociaż widzą, nie mogą uwierzyć.

Pustka. Tu, gdzie o Polsce śpiewały kamienie,
na przekór pruskiej mowie, plakatom i marszom,
dziś popioły rozmiata groźne śmierci tchnienie
i but mój depce wieków purpurę monarszą.

Odszedłeś, ratuszowy Zygmuncie Auguście,
w mrok odleciały orły ze studni Neptuna
i patrzą oczy ruin — okienne czeluście —
jak w Motławie dogasa wieczornych zórz łuna.

Pochyla się nade mną letnia noc słowiańska,
szepcąc: „Tak być musiało! Gwiazd pytaj, dlaczego!"
W górze, nad ruinami naszego znów Gdańska,
błyszczy jaśniej niż zwykle — Tarcza Sobieskiego.

Józef Staszewski

Skąd pochodzą nazwy Gdańsk i Gdynia

Niewiele jest nazw geograficznych, o które staczano boje tak zacięte, jak o Gdańsk. Chodziło tu o legitymację praw posiadania. W historii powstania tej nazwy Niemcy chcieli wypisać dla siebie przywilej, czyniący ich — Germanów— „prawowitymi" dziedzicami tego miasta.

Już w XVI-ym wieku humanista niemiecki, obieżyświat, Konrad Celtes, wiązał łacińskie tłumaczenie Gdańska: Gedanum — z rzymską nazwą zachodniego Bałtyku: sinus Codanus, zatoka Kodańska. Etymologizowanie takie, naiwne, ale modne w tym wieku, było niezmiernie dla nas szkodliwe.

Wiążąc bowiem Gdańsk z przekazami geografii starożytnej, utrzymywało Niemców w mniemaniu, że miasto ich nie ma z polszczyzną nic wspólnego. Nazwę: sinus Codanus łączono ze skandynawskimi Gotami. Błędne koło było zamknięte. Fałszywa nauka wyświadczała usługi drapieżnej zaborczości.

W XIX wieku wysilało się niemieckie językoznawstwo, aby ów gotycki wywód Gdańska utrzymać. Sięgnięto do dokumentów. Po raz pierwszy występuje nazwa Gdańska pod rok 997. Rzymski mnich, Canaparius, żywotopisarz św. Wojciecha, opowiada: „Bolesław, dowiedziawszy się o zamiarach Wojciecha, zaopatrzył go w okręt, który dla bezpieczeństwa drogi uzbraja w należytą załogę. Wojciech najpierw stanął w grodzie G y d d a n y z c, który będąc na granicy obszernego państwa Bolesławowego, dochodzi do morza". Z pisowni rzymskiego mnicha (Gyddanyzc) wyziera niedwuznacznie głos Gdańska w dzisiejszej nawet wymowie, mimo długiego przedziału wieków.

W 150 lat potem, w najstarszym, autentycznym dokumencie Gdańska, występuje już miasto w dzisiejszej prawie pisowni castrum K d a n z c, co oznacza: „gród Gdańsk".

Rzecz prosta i jasna. Ale romańską pisownię: Gyddanyzc, z której wyziera najoczywiściej staropolskie brzmienie, Niemcy utożsamili z nazwą krainy Gothiskandza, pono na południowym wybrzeżu Bałtyku, przekazaną w VI wieku przez gockiego historyka Jordanisa. Wyjaśniono Gothiskandza jako „szaniec Gotów" i przeniesiono na Gdańsk. Gdańsk był gotycki...

Znalazł się, co prawda, wśród Niemców głos trzeźwy: Gdańszczanin, Paweł Simon. On to w 1913 r. w pierwszym tomie swojej obszernej niedokończonej zresztą historii Gdańska, oświadczył, że „n i e w ą t p l i w ą j e s t p r a w d ą, i ż D a n z i g n i e j e s t n a z w ą n i e m i e c k ą, a l e s ł o w i a ń s k ą". Ale był to głos wołającego na puszczy, zwłaszcza, że profesor Brückner w swoich „Dziejach języka polskiego" nieszczęśliwie podtrzymywał gotycką etymologię Gdańska. Nic zatem dziwnego, że ten fałszywy wywód jak dziedziczna choroba przechodził z książki do książki.

Tymczasem analiza naukowa nazwy Gdańska stwierdza, że pień, wyrażony grupą spółgłosek „gd" **jest rdzennie polski** i zjawia się w innych nazwach, jak np. Gdów w ziemi krakowskiej, mający rodzonego imiennika na dalekich kresach północno-wschodniej Słowiańszczyzny. Przyrostek: „sk", stwierdzony w najstarszej postaci nazwy Gdańska, nie jest czymś wtórnym, pochodzącym niby to od jakiejś gotyckiej „skandzy", ale również **żywym i czynnym do dziś dnia rdzennie polskim przyrostkiem dla wyrażenia postaci przymiotnikowej.** Zjawia się on w długim szeregu polskich nazw miejscowych, zwłaszcza w tych, które pochodzą od nazw rzecznych, jak Bielsk od rzeki Białej, Busk od Bugu, Lipsk od Lipy itd.

Jeśli chodzi o grupę spółgłosek „gd" można wielokrotnie stwierdzić, że pień ten służył do oznaczania nazw w o d n y c h, obszarów bagnistych. W „Słowniku etymologicznym" już i sam Brückner wskazał na pokrewieństwo z pniem litewskim „guda" dla określenia bagnistego lasu. Dodamy, że ten sam pień odnajdujemy w niektórych nazwach jeziornych Polesia, głuchego zakątka ziem słowiańskich, dokąd łupieżcze watahy Gotów na pewno nie docierały.

Nazwawszy gród swój Gdańskiem, chcieli nasi odlegli pomorsko-polscy przodkowie zaznaczyć, że jest to punkt końcowy jakiejś wody, jakiegoś potoku leśnego przy jego ujściu do macierzy Wisły — punkt, gdzie się kończy bagnisko, a zaczyna ziemia sucha, w danym wypadku góra Biskupia.

Nazwa Gdańska jest nie tylko n i e z b i c i e pochodzenia słowiańskiego, ale właśnie p o m o r s k o - p o l s k i e g o. Na nic się nie przydała niemiecka, fałszywa nauka. Gdańsk jest koroną dorzecza Wisły. Jest jednocześnie początkiem i dokończeniem twórczego procesu w powstaniu państwa i narodu polskiego. Bez Gdańska żyć nie moglibyśmy. Nie tylko tego miasta ale i jego pomorsko-polskiej nazwy wydrzeć z organizmu Polski niesposób. Nie dlatego, jakoby ona była legitymacją prawną do posiadania miasta. Tytuł prawny do niej jest wynikiem tysiącletniego naszego rozwoju dziejowego. Jest następstwem rzeczywistości narodowo-etnicznej. Jest konsekwencją logiki uwarunkowań geograficznych.

Nie opieramy naszego stanu posiadania w Gdańsku tylko na jego nazwie. Ale musimy pamiętać, że nazwa ta jest jednym z najstarszych i najszacowniejszych zabytków naszego języka. Jest zaiste drogocennym klejnotem w skarbcu języka polskiego. Jest zarazem niepozbywalnym dziedzictwem naszych odległych przodków, którzy budowali Polskę nad brzegami Bałtyku.

Kiedy spory i boje o nazwę Gdańska były w pełnym toku, G d y n i a, spowita w mgły Bałtyku, drzemała jeszcze półsnem ubogiej, kaszubskiej wsi rybackiej. Ale wystarczył tylko wybór tego punktu do budowy polskiego portu morskiego, aby stara komedia gotycka odżyła na nowo. Niestety, tym razem komedia przerodziła się w tragedię, związaną ze smutnej pamięci nazwą G o t e n h a f e n, symbolem 6-cio letniego, niebywałego w dziejach naszych pognębienia narodu.



Na wszelkie niemiecko-gotyckie brednie odpowiada nasza nauka. Owszem, w ujściu Wisły bywali Gotowie, ale nie jako „odwiecznie" osiadłe tam plemię, tylko jako watahy łupieżcze, które zagarniały siłą dobytek rdzennych osiedleńców tego kraju, Prasłowian i Słowian.

Nazwa Gdyni jest odpowiednikiem nazwy Gdańska. Utworzona została z tego samego pnia, wyrażonego grupą spółgłosek „gd".

Przyrostek „—ynia" w nazwie Gdyni **jest również rdzennie polski** i pospolity w naszym języku. Wskażemy tylko na wyraz „świątynia", w którym ten przyrostek służy do oznaczenia miejsca, gdzie są rzeczy święte. W nazwie Gdyni przez przyrostek „—ynia" lud kaszubski oznaczył równocześnie miejsce, zajęte przez wodę, lub w ogóle t r z ę s a w i s k o.

Pierwotni założyciele tej osady nie myśleli na pewno o tym, że bagniste to miejsce ułatwi ich potomkom po siedmiuset latach wykopanie olbrzymiego i wspaniałego basenu portowego — chluby narodu polskiego.

BRONISŁAW KRÓL

Żagle

Białe żagle, oparte o wiatr, jak o burtę,
chłoną przestrzeń w otwarte, niecierpliwe usta.
— Jutro będą u celu i zaklęte jutrem,
odmawiają półszeptem szmaragdowe gusła.

Guseł nikt nie rozumie. Fala fali przędzie
białe żagle wciąż dalej, i dalej, i dalej.
Jacht — ziemi nieruchomej wykradziony więzień,
na maszcie niesie niebo, jak wyspę z korali.

Żaden port nie jest żaglom ciszą i przystanią.
Brzeg odsuwa fal miękka, miłosierna przemoc
i tylko co dzień słońce z horyzontu ramion
rozpina nowe JUTRO nad nieznaną ziemią.

...Guseł nikt nie rozumie. Niepojętą mową
wmadlają się w horyzont pragnieniem i pędem.
Tylko wiatr wierzy święcie obłąkanym słowom
i pieści białe żagle, jak własną legendę.

EDWARD FISZER

Przed rejsem

Orzeł z bandery niecierpliwie trzepoce,
Skrzydłem zakreśla najdalszy horyzont.
Jak długo jeszcze postoisz w zatoce?
Czy szkła lunety wyjścia stąd nie widzą?

Kominy dymią, para w kotłach dyszy,
Goście zstąpili do tutejszych szalup.
Napróżno ciągle nadsłuchujesz w ciszy,
Wiatr przekomarza się z wysoką falą.

Pieni się woda, bije wściekle w kadłub,
Zepchnie cię głębiej, nim sygnały podasz.
Tu morze rośnie, tam niebo opadło —
A ty nie płyniesz? Ty, znowu gospodarz?

Tobie dziś kosić łan łabędziej piany,
Brać z barci bursztyn, miód w kamień zaklęty.
Jedziesz woźnicą? Żegluj kapitanem!
Z wozów żniwiarskich wyciosasz okręty.

MARIAN DES LOGES

Program morski w literaturze

W momencie, gdy staje przed Polską istotnie niezwykle ważne zadanie przebudowy świadomości kulturalnej narodu, gdy Polacy mają i muszą za cenę utrzymania swej suwerenności stać się, choćby najwyższym wysiłkiem, narodem morskim, uświadomienie sobie wszelkich niebezpieczeństw wadliwego kroku w pionierskich poczynaniach jest szczególnie ważne.

Realizacja tego zadania na polu kulturalnym jest równie trudna i niebezpieczna jak w dziedzinie technicznej, czy gospodarczej. Rozbudowa „świadomości morskiej" zazębia się, warunkuje i wiąże z pracami realnymi. Nie jest tylko przyjemną nadbudówką. Nie może stać się tylko propagandą, musi stać się treścią życia. Nie wystarczy powierzchowna werbalna wiedza o morzu, ludziach portu i żeglugi. Musi wejść w krew i czyn.

Świadomość morska w latach niepodległości była miłą kulturą werbalną. Jechało się nad morze, by je zobaczyć. Nieliczni, z warstw „sytuowanych", jeździli luksusowymi statkami GAL-u na fiordy, na Azory nawet, co dla przeciętnie upośażonego pracownika było ze względów finansowych niedostępnym marzeniem. Grupa działaczy morskich, handlowców, marynarzy, pełniących istotnie ciężki obowiązek torowania dróg pracy morskiej — zamykała się w odizolowanym kręgu Gdyni. W głębi kraju upajano się sloganami o amerykańskiej odbudowie, o nowych statkach, ale próżno było szukać wrośnięcia prawdziwego w sprawy morskie.

Gdy te wszystkie uwagi odniesiemy do poczynań morskich chwili obecnej, nasuwają się poważne obawy przed popełnieniem podobnych błędów. Trudno wchodzić w zawiłe i specjalne zagadnienia techniczne i gospodarcze laikowi. Na tym miejscu należy jednak poruszyć sprawę kultury morskiej, a w szczególności literatury o morzu. „Wiatr od morza" ma stać się czasopismem poświęconym kulturze morskiej. Ma on, podobnie jak literatura marynistyczna, dać odpowiednik artystyczny poczynaniom realnym. „Publicystyka, literatura piękna i naukowa, teatr, muzyka, malarstwo, rzeźba, sztuka ludowa, we wszystkich swych przejawach, **morze** mają przyjąć jako motyw główny"*).

Postawienie takiego planu jest w chwili obecnej koniecznością, niemniej nieprzemyślane jego przeprowadzenie może przynieść więcej szkody, niż istotnego pożytku. Od przygotowania i sposobu jego realizacji zależeć będzie końcowy efekt. Stąd obowiązek celowego i rozumnego planowania podjętego programu, w którym należy zwrócić uwagę przede wszystkim na dwa momenty: 1) poważne i głębokie postawienie samej problematyki morskiej z uświadomieniem warunków, jakie muszą w tym względzie zostać spełnione — oraz — 2) powiązanie kultury marynistycznej z kulturą polską, podbudowanie jej elementami ogólnymi tak u twórców, jak i odbiorców-konsumentów.

*) Zob. „Wiatr od morza" Nr 1. Święcicki, „Morze—nowym źródłem kultury polskiej".

Aby kultura morska mogła stać się kulturą istotnie wysoce wartościową, musi być **oparta na prawdziwej i głębokiej kulturze ogólnej, inaczej stanie się ciasną i w efekcie szkodliwą dla ogólnego poziomu, spotykaną często u wielu specjalistów, kulturą jednego zawodu, jednego rzemiosła.** Ujemnych stron takiego zacieśnienia tłumaczyć chyba nie potrzeba. Niebezpieczeństwo z tej strony grozi obecnie tym silniej, gdy poziom kulturalny ogółu obniżył się tak znacznie skutkiem wojny i gdy należy przede wszystkim wyrównać tak rażące, bolesne braki i zaniedbania.

Jeżeli do tego zagadnienia podejdziemy w ciaśniejszym zakresie literatury, wówczas napotykamy na trzy jego aspekty: **1) program twórczości literackiej, 2) krytyki literackiej i 3) wychowanie odbiorcy, szarej masy czytelników.** W rozpatrzeniu każdego z nich nasuwają się momenty ważne i istotne, uchybienie którym może pociągnąć za sobą daleko idące ujemne skutki. Jeżeli bowiem w surowym dziś ugorze kulturalnym naszego współczesnego życia zacznie się forsownie szczepić tylko tematykę morską, czy nie zajdzie niebezpieczeństwo pojawienia się utworów literackich nie płynących z przeżycia, sztucznych? Zatracenia w publicystyce i krytyce właściwego kryterium wobec — często jakże słabych — utworów morskich czy regionalnych? Czy wreszcie znajomość co najwyżej średniej wartości poetów i utworów morskich nie przysłoni w szerokich warstwach naszego środowiska poetów i dzieła istotnie wartościowe?

Nie wolno zapominać, **że sileniem nie można stworzyć w dziedzinie sztuki rzeczy o nieprzemijających wartościach.** Wyjątkowo kiedy powstają wielkie dzieła na zamówienie! By mogły stać się istotnie wielkimi, **muszą wyrość z najgłębszego przeżycia.** Przeżycie tematu narzuconego wolą artystyczną, płynącą z najgłębszego chociażby przeświadczenia, nie wystarczy. Trzeba zżycia się z nim i wrośnięcia, szczególnie, gdy temat jest stosunkowo obcy i daleki warunkom dotychczasowego bytowania autora.

Oczywiście, do każdego tematu można podejść po dziennikarsku, mogą powstać — i niewątpliwie powstają — wartościowe reportaże, które jednak nie są „wielką literaturą", lecz jedynie materiałem i surową rudą. Należy podkreślić, że jeśli dla „szczura lądowego", jakim jest najczęściej literat polski, zespolenie się z życiem fabryki i stoczni nie powinno nastręczać szczególniejszych trudności, to wchłonięcie ducha morza nie przyjdzie już po jednej czy drugiej przejażdżce statkiem. Dlatego też w imię uczciwości pisarskiej powinno się na dziś poprzestawać właśnie na wspomnianych, bezpretensjonalnych reportażach, czy dobrych tłumaczeniach, i co najważniejsze — **walczyć o warunki dla rzetelnego powiązania literatury polskiej z morzem.**

Mamy prawo oczekiwać i żądać poważnej twórczości oryginalnej na tematy morskie. Jeżeli jednak nie chcemy, by piśmiennictwo morskie roztopiło się w nieprzekonywującej grandilokwencji romantycznej o morzu, musimy dać możność dojrzenia i ukształtowania się talentów literackich właśnie **w pracy morskiej.** Naturalnie nie można hodować talentów jak w wylęgarni, niemniej dopiero **z wielkiego rzutu naszej młodzieży** na morze wyrośnie kiedyś dogłębny znawca duszy człowieka morza, po polsku już piszący Conrad, poszukiwacz przygód London, świetny znawca historii marynistyki, którego posiada n. p. Francja w osobie Farrère'a, czy wreszcie pisarz w typie jakże szczerej w swej bezpretensjonalności Joan Lovell („Kolebka na głębinie").

Wielcy maryniści w literaturze to bądź to marynarze, w każdym razie zaś — ludzie morza. Dlatego też narybek nasz musi być nie tylko jak najlepiej **wyszkolony** w technice marynistycznej, ale też musi się dbać o bardzo wysoki poziom ich ogólnego, humanistycznego wykształcenia.

W zakresie krytyki i publicystyki sprawa ta też wymaga szczególnej czujności. Literackie „Wybrzeże" ambicjonuje się w tym, by zajmować się przeważnie sprawami morskimi, sprawami portu i Wybrzeża. Niektóre instytucje wyłącznie są w tym kierunku nastawione. Jeżeli krytyk literacki, historyk, czy publicysta będzie miał mówić przede wszystkim o twórczości morskiej i regionalnej, zajść mogą dwa niebezpieczeństwa: wspomnianego powyżej szkodliwego zacieśnienia i obniżenia poziomu. Jeśli od krytyka, publicysty czy popularyzatora wymagać się będzie sumiennego przygotowania podawanego materiału, to na tygodnie, czy dnie najbliższe, może braknąć tematów, lub dadzą one się wygrzebać tylko kosztem wydatnego spłycenia ich ujęcia. Specjalistów, posiadających materiał gotowy, można policzyć na palcach, są rozrywani, nie każdy zaś z nich ma możność — w gorączce pracy obliczonej na zewnątrz — gruntować dalej swe wiadomości. Stąd i drugie niebezpieczeństwo, zmanierowania i wyczerpania tych najwartościowszych. I tu więc kulturę morza opierać należy nie na efektach doraźnych i pośpiesznych, ale umożliwić osiadłym na Wybrzeżu pracownikom fachowe, rzeczowe i istotne wrośnięcie w teren i przygotowanie prac prawdziwie wartościowych.

Przygotowanie takie rozumieć należy nie tylko w znaczeniu wczytania się w polską i obcą marynistykę literacką i naukową, ale co bodaj jest równie ważne dla krytyka jak i autora, **poznania życia morza z autopsji, z bezpośredniego w nim udziału.** Choć w zasadzie wartości artystycznej dzieła literackiego nie możemy mierzyć ścisłością odwzorowania rzeczywistości, a wewnętrzną—immanentną prawdą i logiką artystyczną, to jednak w szczególnych przypadkach i ten problem może i powinien być na marginesie problematyki ściśle literackiej uwzględniony i omawiany.

Jakże jednak krytyk czy badacz literatury morskiej mógłby wypowiedzieć się na temat wierności i prawdy odwzorowania, jeśli nie miałby możności skonfrontować obrazu z dobrze poznanym pierwowzorem? Sprawdzenia takie, nie tykając istotnych zagadnień sztuki słowa, mogą w naświetlaniu utworu spełniać rolę ubocznego, niemniej jakże ciekawego komentarza, jak praca Górki o „Ogniem i mieczem" Sienkiewicza, czy Rostafińskiego o przyrodzie „Pana Tadeusza".

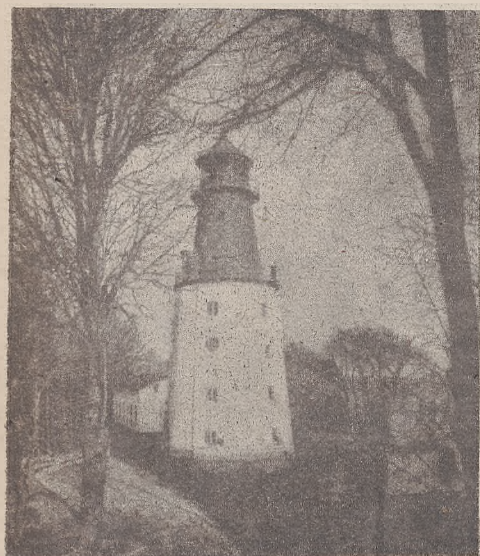
Funkcja literatury jest nieco szersza niż samo oddziaływanie estetyczne. Nie pogłębiając już dalej tego zagadnienia, stwierdzić należy, iż **i krytyk i publicysta musi równie dobrze poznać życie morza i jego ludzi, jak autor.** Świat ten jest tak inny, zarówno w przyrodzie, zespole warunków zewnętrznych bytowania jak i w ukształtowanej na ich podłożu psychice i rasie ludzi morskich, że z niczym innym porównać się, a też i logicznie wydedukować się nie da. **Tak więc wyrasta postulat skierowania interesujących się marynistyką literatów, krytyków i publicystów na morze,** na rejsy każdego typu: wycieczkowym parowcem, ale też — co o wiele ważniejsze — transportowcem towarowym, a szczególniej żaglowcem. Niech poznają oni życie żeglarza od strony najbardziej szarej, choć najistotniejszej, życie portu, połowy rybaków blisko i dalekomorskich, niechże przy tej okazji odetchną trochę szerzej i głębiej.

Jeśli chodzi o ogół konsumentów, to na dzień dzisiejszy największą troską powinno być pogłębienie kultury ogólnej i usuwanie zaniedbań. Dlatego też forsowanie kultury wyłącznie marynistycznej, karmienie na codzień lub w nadmiarze tematyką morską może być częstokroć szkodliwe. Z jednej strony, grozi znudzeniem i zniechęceniem, z drugiej zaś może przeszkodzić w należytym ugruntowaniu znajomości polskiego piśmiennictwa. Dla ludzi należycie nieprzygotowanych, a taką jest dzisiaj, po wojnie, bodaj cała młodzież, skali właściwej wartości i oceny zjawisk literackich nie dostarczyły ani szkoła, ani życie. Jakże łatwo może dojść do tego, że skutkiem cytowania czy podkreślania utworów morskich, młody chłopiec, czy dziewczyna, samouk, czy robotnik, dojdzie w końcu do przekonania, że liche wiersze Bergela, Pawłowicza, czy Wężykówny są ważniejsze, lub wartościowsze od utworów wielkich romantyków, Asnyka, czy Tetmajera, a powieści typu Karczewskiej poznać należy pierwej niż Prusa, Żeromskiego czy Kossak-Szczucką. W podobny sposób cenne może ale nieistotne wycinki mogą przesłonić obcą tematyce morskiej całość twórczości pojedynczego autora (Żeromski!).

Jak krytykowi nie wolno zbyt wiele zajmować się, a tym bardziej, dla względów ubocznych, chwalić lichoty, tak też — i tym bardziej — nie wolno karmić nią szerokiego ogółu. Pierwszym naszym więc zadaniem jest nauczyć czytać i oceniać, otworzyć oczy na istotne wartości sztuki słowa, drugim, zapoznać z marynistyką w literaturze, dbając starannie o podłoże dla jej kultury.

JANUSZ STĘPOWSKI

STEFAN ŻEROMSKI NA WYBRZEŻU



W źrenicy rozewskiej blizy *)

Niedawno byłem z kolegami z „Dziennika Bałtyckiego" w Rozewiu.

Prawda i legenda zesrodkowały tu w ludzkiej wyobraźni dwie różne nici na jednym kłębku.

— To tu Żeromski mieszkał, pisząc „Wiatr od morza"? — pytali nieraz ci sami wycieczkowicze, którzy bez zachwytu przystawali w Gdyni przed domkiem Plichtów.

Miejscowy latarnik, Leon Wzorek, niepoprawny gaduła i koloryzator, z dumą pokazywał ludziom izdebkę na piętrze latarni, — skromną, mroczną, choć o dwóch oknach, zaopatrzoną w łóżko i kilka tandetnych mebli. Trzeba go było widzieć wtedy, gdy z gorliwością kiepskiego mówcy „trzymał kazanie".

W 1938 roku przybyło do tego pokoju kilka przedmiotów, godnych lepszej pamięci: na ścianie medalion, gipsowa płaskorzeźba z profilem Stefana Żeromskiego, praca — o ile pamiętam — rzeźbiarza Gardowskiego, pod szklaną zaś płytą stołu — kartka rękopisu „Wiatru od morza".

W przyległej do pokoiku niszy ustawiono małą szafkę biblioteczną, której cały księgozbiór stanowiły trzy utwory Żeromskiego: „Wisła", „Wiatr od morza" i „Międzymorze", broszurki Bernarda Chrzanowskiego o Wybrzeżu i kilka wydawnictw Ligi Morskiej. Tyle — mówiono — na pierwszy zarybek. Albowiem komitet, który przyczynił się do stworzenia obiektu muzealnego w postaci pokoju im. Żeromskiego, obiecywał sobie, że księgozbiór w pustej szafce pomnożą z czasem dzieła przyszłych polskich pisarzy-marynistów.

Aliści osobą, której marzenia domagały się efektów doraźnych, był nie kto inny, jak zasłużony i zapobiegliwy „maior domus" latarni, Leon Wzorek. Nie mógł on ścierpieć okrutnej myśli, że duch Stefana Żeromskiego w pokoju jego własnego imienia nie ma w czym się umyć. Ustawił więc pod ścianą świeżo pomalowaną, tuzinkową umywalkę z polerowaną, blaszaną miednicą, wiadro, nawet szklankę i obok niej — szczoteczkę do zębów.

Wspominam o tym z uśmiechem. Nie jest to uśmiech złośliwy. Leon Wzorek, przewodnik i interpretator pięknych snów ludzkiej wyobraźni, uczynił właściwie wszystko, aby tej wyobraźni w trybie przyśpieszonym dopomóc. Nie raz, trzymając go za złoty guzik u błękitnej marynarki, miałem możność stwierdzić w prywatnej rozmowie, że wiadomości jego o Żeromskim były bardzo nieścisłe. Był to w istocie niewybredny szermierz legendy o nim. Lecz pozostał wierny jej mitom do końca, do momentu, gdy przepłacił je realną ceną: — własnym życiem. Tuż po wkroczeniu Niemców w 1939 roku, został przez nich zaaresztowany, wywieziony do Wejherowa, a potem rozstrzelany.

Rumiana, ruchliwa i obrotna jego żona o kasztanowatych włosach, to dziś nieomal siwa staruszka. Z przykrością uświadamia sobie co dzień, że wszelki słuch po jej mężu zaginął. Dużo złożyło się na to, że i ona poznała tę dziwną maksymę, że bajka może uśmiercić życie.

*) Dokończenie pracy pn. „Stefan Żeromski na Wybrzeżu", zamieszczonej w I-szym numerze „Wiatru od morza".

Następcą Leona Wzorka w latarni rozewskiej jest teraz jego brat, Władysław. Nie było go, gdyśmy przyjechali z wizytą. Wyjechał za interesami do pobliskiej wsi, Tupadły. Ale przyjęła nas gościnnie jego żona, Helena, wraz z H. Adolphową, żoną miejscowego mechanika. Od dawna, z przyzwyczajenia, utarło się tu witać życzliwie wszelakich intruzów z głębi lądu. Życzliwość ta pozostała z tradycji, chociaż co prawda nie jest w tej chwili nadużywana. Na Rozewiu — pustka. Rzadko ktoś tu teraz przybywa.

Jeden z marynarzy chętnie oprowadził nas po wysokich kątach latarni. W pokoju im. Żeromskiego — rozgardiasz zwykły, pewnie taki sam, jak wtedy, gdy oglądał go pisarz, zatrzymując się tu na krótko, aby podreptać za chwilę po schodkach na szczyt wieży, tuż pod oko blizy. Nie ma biblioteczki, ani stołu z fragmentem rękopisu, ani gipsowego medalionu z podobizną autora „Wiatru od morza". Nawet tablica pamiątkowa, jaką przed laty uroczyście wmurowano w ścianę u wejściowych drzwi do latarni, znikła. Jedyna pociecha, że — jak się dowiedzieliśmy na miejscu — „zamurowano ją przed Niemcami", a więc kiedyś wróci na swoje dawne miejsce.

Gdzie się podział na Rozewiu dawny splendor bajki? Kiedy teraz przez krótki moment ulegam podszeptom podrażnionej tęsknoty, żal mi w tej nowej konfiguracji płaszcza ułudy. Nawet tej szczoteczki do zębów, która właściwie kiedyś służyła tylko do rozjaśnienia ust uśmiechem.

Czy żałować nonsensów? Nie o nie upomina się myśl, błądząca po pustych ścianach, lecz o inne wspomnienie przeszłości. Ileż to razy przekonałem się na własne oczy, jak niezwykłą atrakcją dla ludzi, tłumnie zwiedzających rozewską latarnię, był ów skromny pokoik na piętrze! W setkach i tysiącach par oczu, zapatrzonych we wnętrze ciemnej izdebki, taiła się jakby wola otarcia się bezpośrednio o niewidzialnego ducha, jakby ochota ściągnięcia na siebie mocy nie z tego, a przecież z tego samego, ludzkiego świata.

Stawali w tym pokoiku ludzie różnego pokroju, starzy i młodzi, gromada w chustkach, kapeluszach, w czapkach, lub bez nakrycia głowy, chłopi, robotnicy, inteligenci, — wszyscy wycieczkowicze na szlakach Wybrzeża. Przybywało ich tu dużo z różnych, dalekich stron Polski — ze Śląska i z Łomżyńskiego, z hucznej i gwarnej Warszawy, przywykłej do wszelakich sensacji, jak i z Krakowa, gdzie znów na brak zabytków skarżyć się nie można.

I tu dopiero zrozumiałem wielkość Żeromskiego — w tym pociągu magicznym ku niemu, który wyrażał się w Rozewiu rozmaicie: w prostym podziwie, w czci, w zwykłym biernym pójściu z prądem ogólnej ciekawości, bądź też w oczekiwaniu cudu przez trzeźwych niedowiarków, pragnących własnymi zmysłami doznać choć w części tych wzruszeń, które przeżył tu piewca Wybrzeża w swoich natchnieniach.

„Nie wolno ludziom odbierać wiary, nie dając w zamian lepszej" — dzwoniło mi nieraz w uszach, kiedy chciałem wyświetlić rozewską zagadkę. Jeśli czynię to obecnie, to dlatego, aby dowieść, że prawda o Żeromskim przedstawia tu wydźwięk **wewnętrznych** wartości. **Zewnętrznie**, nie jest ona ani ciekawa, ani nadzwyczajna.

Bywał Żeromski w latarni w Rozewiu, ale w niej nigdy nie mieszkał. Szukał tu czasowego spoczynku, ale nie nocował, jak chciało wielu zwiedzających, którzy pragnąc się otrzeć o jego ducha, nieraz błagali latarnickiego „maior domusa", Leona Wzorka, aby im pozwolił choć jedną noc przespać się w „łóżku Żeromskiego". Już na samą myśl, że „mógłby się o tym Urząd Morski w Gdyni dowiedzieć", truchlał poczciwiec.

Lecz i sam ten urząd nie był tu bez pewnego „ale". Kiedy z myślą stworzenia w latarni rozewskiej skromnego obiektu pamiątkowego dla uczczenia zasług pisarza, jako jeden z pierwszych, Stanisław Zadrożny, redaktor marynistycznego czasopisma „Szkwał", opublikował w warszawskiej prasie w 1937 r. wiadomość o bliskich związkach Żeromskiego z tą latarnią, ubiegł go ówczesny dyrektor Urzędu Morskiego jeszcze gorliwszym ustosunkowaniem się do... litery prawa. — „Ależ" — oświadczył z powagą — „Żeromski nie miał prawa nocować w latarni na Rozewiu. Przegląd książek urzędowych stwierdził, że nie otrzymał na to żadnego pozwolenia. Jeśli mieszkał tam, to — **nielegalnie.** W każdym zaś razie nie zapłacił za czasowy pobyt noclegowy, gdyż nie ma na to żadnego kwitu". Komiczna ta historia narobiła swojego czasu dużo hałasu.



Brzeg morski pod wzgórzem Rozewia

Fot. H. Śmierzchalski

Prawda wewnętrzna o Żeromskim w Rozewiu polega na zgoła innych przesłankach. Trzeba tę prawdę odczuć, aby zrozumieć jej głęboką wymowę.

Nigdzie nie szumi tak wysoki i mocny las bukowy i olchowy na skarpie nadmorskiego urwiska, jak tu właśnie, na rozewskim przylądku, przejmującym swą naturalną urodą i czystym w dal tchnieniem. Znikąd nie rozciąga się widok tak daleki, ogarniający krajobraz Wybrzeża. Nic też dziwnego, że rozewskie wzgórze spełnia z umiejscowioną na nim latarnią niezwykle ważną rolę — na morzu. Podczas sztormowej fali, uporczywy sygnał tutejszej radiostacji przynosi wieść dobrej, pomocnej rady i nigdy niezawodnej wskazówki. Jeszcze za linią zachodniego horyzontu, daleko od niewidocznych brzegów, przemawia ten sygnał głosem najlepszej siostry-przyjaciela. Dla polskich statków jest on pierwszą powitalną nutą ojczyzny. Kiedy gęsta mgła zapadnie na morzu, radiowy sygnał z rozewskiego gniazda potężnieje raptem w pogłosie huczących gromów. To na dziesięć mil morskich ryczą wtedy tuby z rozewskiego wzgórza, wyrzucając z atletycznych płuc sprężone powietrze. Trzeba być wtedy na morzu, aby to dzikie bekowisko porównać z najtkliwszą piosenką, a jej słowa z groźbą, przenikającą do głębi duszy:—„Ktokolwiek jesteś, ślepcze, płynący w tej chwili w mlecznej wacie, nie zbliżaj się do mnie, gdyż nie chcę twojej śmierci na głazach u stoku urwiska".

Żeromski nie był marynarzem. Nie zaznał z tej strony wrażeń. Ale niewątpliwie umiał wczuć się na lądzie w **błysk rozewskiej blizy.** Stojąc na szczycie wieży, jakby sam patrzył przez jej przenikliwy pryzmat. Cały świat Wybrzeża rozścielał się tu przed nim: od błot Karwińskich, aż po mroczne lasy Żarnowca, od doliny rzeki Piaśnicy, poprzez faliste łańcuchy gór Jastrzębich, poprzecinane stromymi jarami. Grzebieniem falistego ściegu biegł stąd jego wzrok za łukiem Helskiej mierzei i tonął z nią razem w rzeźbie mgły, w gąszczu malowniczych zwidów u styku morza z nieboskłonem. **Rozewie** — wiedział — **to kluczowy punkt w krajobrazie, otwarty sezam natchnień.**

Ścieżki, które prowadziły w tę przestrzeń malowniczą, przypominały niejeden znamienny moment dziejowy.

Kraina zdarzeń, uroków, wspomnień — wszystko ogarniał widok z Rozewia.

Toteż dlatego chętnie przebywał tu Żeromski nie raz i nie dwa. Nie jest to ważne, czy zatrzymywał się tu długo. Nie przybywał tu też jako samotnik, zazdrosny łowca wzruszeń. Podczas kilku jego wizyt w rozewskiej blizie, bywało, że towarzyszyła pisarzowi jego żona, jako też art. mal. Jarocki i Jan Kasprowicz, który—przypomnieć trzeba—niejeden swój wiersz poświęcił później morzu. Jednakże w twórczym procesie, w dziełach Żeromskiego, rozewska bliza zaznaczyła swój wpływ z całą pewnością. Czy w „Wietrze od morza"? Być może, ale najwyraźniej — w **„Międzymorzu".** Wydaje się rzeczą niewątpliwą, że poszukiwacz pieśni odnalazł ją tu w pełnym brzmieniu w pogłosach natury. Z otwartych horyzontów pieśń ta powracała echem, wyrastając przed oczyma jak żywe piękno, źródło przekonywujących myśli, u którego Polska rozwarła swe ramiona do lotu w świat nowej swej epoki, w świat morskiego odrodzenia.

„Międzymorze"! Spójrzcie dziś na nie — z Rozewia! Będzie to odkrycie bliskie prawdzie wewnętrznej pisarza, wokół której winien powstać mit nowy, lepszy, wiarogodniejszy od dotychczasowej, skleconej bez umiaru legendy.

Skoro rozewska bliza stała się w latach przedwojennych celem dla oczu, szukających w niej cienia Żeromskiego, trzeba, aby i teraz zmartwychwstało tutaj imię wielkiego pisarza, jak żyło zresztą i trwało w tym miejscu do 1939 roku z uświęconej nominacji. Czas, aby po mrokach niemieckiej okupacji, ze strumieniem światła latarni popłynęła po raz wtóry myśl wspólna, społeczna, krzepiąc swym przyjaznym blaskiem ciągłość kultu dla pisarza, który Wybrzeże przeżył wewnętrznie, ukochał i uświetnił, służąc mu dotąd jeszcze w dziełach swoich wizją najlepszej wiary w przyszłość.

Dlatego umieśćmy z powrotem na ścianie rozewskiej latarni tablicę dotąd jeszcze „zamurowaną przed Niemcami". I dobrze się stanie, jeśli w skromnym pokoju na piętrze ujrzymy tu znowu wśród pamiątek po Żeromskim trzy książki: „Wisłę", „Wiatr od morza" i najmocniej z krajobrazu do uczuć przemawiające — „Międzymorze". Niech do tych utworów przybędą z czasem nowe dzieła pisarzy, poczęte z morskiego ducha.

W lesie rozewskim huczał przybój fal. Jakbym w nim słyszał i czytał wtedy apel pod realnym adresem, skierowanym do wszystkich instytucji na Wybrzeżu, w pierwszym zaś rzędzie do literatów i dziennikarzy:

— „Uczyńcie, co wskazane uczynić! Sic est in fatis — tak jest napisane w księdze losów".

Anna Gałczyńska-Folkierska

DOOKOŁA POWIEŚCI MORSKIEJ

Poza wymiarami świata widzialnego panuje w życiu, jak i w literaturze mocą niepisanego prawa: czas — wymiar niewidzialny. Zwracając baczniejsze spojrzenie na sprawy naszego świata, zauważymy ponadto jeszcze jedną, odrębną dziedzinę, określony kształt zjawisk wywołującą, która zasługuje na to, aby ją nazwać: — **wymiarem piątym.** Dziedziną tą jest **morze.**

Jeśli chodzi o dzieła literackie, istotą i celem dobrej powieści morskiej będzie uchwycić jedyność przedstawionego środowiska, jego specjalny charakter, odnaleźć równocześnie w temacie więź odwieczną: — powtarzalność spraw, rzuconych na oceany, klasyczną i niezmienną w swych rysach ogólnych. Bo też właściwie niewiele zmieniły się podstawowe prawa i obowiązki człowieka, postawionego twarzą w twarz z żywiołem morskim od chwili, gdy żeglował Odyseusz, żałosny wędrowiec.

Świat, w którym goszczą niedbały filozof Heyst, obok plugawego Donkina, morski Don Kichot, Lingard, czy też zdumiewająco trzeźwi kapitanowie statków, świat, w którym szlak nieszczęsnego kupca Robinsona krzyżuje się z cieniem „Bounty", zbuntowanego statku Jego Królewskiej Mości — jest z całą pewnością nie tylko wielki i przestronny, ale też na wskroś swoisty. Na morzu wszelkie ludzkie tęsknoty, jak i pragnienie panowania nad statkiem, tworem na ogół posłusznym, poczucie istnienia samotności, jak i zarazem wspólnoty, naoczny rezultat każdego dokonania, jak i sama walka z przestworem wód, posiadającym własne oblicze i własne prawa, nabierają swoistego patosu. Sprawy ważne na lądzie podlegają tu, bo podlegać muszą — przemianie, dewaluacji, psychicznym prawom Archimedesa.

Dlatego też każda książka morska, pozbawiona świadomości owego specyficznego „piątego wymiaru" — zawodzi. Nie chodzi tu bynajmniej o wywyższenie, czy wytworzenie jakiegoś jednolitego typu powieści morskiej. Podobnie jak morze w malarstwie, oglądane było już to jako tło łagodnych, słonecznych kompozycji Giotta, już to, jako wizja Turnera, czy topiele Boecklina — trudno narzucać jakiś określony **rodzaj** morskich książek. Jedno tu jednak jest jasne: cechy wspólne posiadają zarówno samotnik, żeglarz Gerbault, jak i kiplingowscy kapitanowie - zuchy, czy też Yann Lottiego. Mają oni kościec wspólny. Jest nim z całą pewnością — ich realny świat.

Pisząc o życiu załogi „Narcyza", charakteryzuje to życie Conrad w znamiennych słowach: **„Była to w istocie dola wyjątkowa i jedyna, a nade wszystko ich własna. Dźwiganie jej wydało się przywilejem wybranych".**

Chyba nigdzie nie ma tak ścisłych relacji prawa i obowiązku, jak na morzu. Praca, która na lądzie łatwo nieraz przemienia się w przekleństwo, nagradzana bywa na morzu inną monetą. Cechy tej pracy są twarde i nieugięte jak stal. Patronują tej pracy obowiązki niezmienne, z pokolenia na pokolenie. Morze jest świadkiem postępu, zdobyczy techniki, lecz jako środowisko jest bardziej tradycjom wierne, niż ląd.

Dlatego też zawodzić muszą liczne koncepcje myślicieli i artystów, którzy pragnęliby, lub usiłowali przenieść bezpośrednio na morze doświadczenia i prawa kontynentu. Łatwo tu na przykładach wskazać nieporozumienia lub wręcz zupełne omyłki pisarza.

Przykre wrażenie sprawia np. taki „Pamiętnik morski" Uniłowskiego, skądinąd tak trafnie czującego puls życia we „Wspólnym pokoju", powieści dość znanej. Atmosfera zgęszczonej, rozkładowej wprost apatii, sztuczne podniecenie, wszystko to jakaś gra nerwów w próżni. Widoczne nieporozumienie psychiczne kazało Uniłowskiemu wlec z sobą w morską podróż mętne nastroje z warszawskiej „Małej Ziemiańskiej". Jego „Pamiętnik morski" jest utworem nieudanym, zakłamanym, niezgodnym z rzeczywistością morską.



Obraz Willema van de Velde, jednego z najlepszych malarzy-marynistów XVII-ego wieku

Istnieje też inna książka o problematyce społecznej, niemniej łamiąca prawo „piątego wymiaru" — „Okręt śmierci" Travena. Sprawa tu jednak bardziej skomplikowana. Powieść posiada rzetelną wymowę artystyczną. Jest silna w oburzeniu i rozpaczliwa w obrazowaniu piekielnych udręk. Broni praw człowieka, wartości jego pracy i jego życia. Sławi braterstwo na samym dnie. Broni tragicznych, skazanych na zagładę statków. Niestety, nie można jej nazwać książką morską. Nie stwarza ona nawet poczucia odrębności środowiska. Opisując wypadek o charakterze wyjątkowym, okręt nienormalny, stosunki krańcowe, sugeruje Traven ekstremizm, jako powszechność ujmowanych zjawisk. Nie ma tu miejsca na szlachetną grę życia, czy grę o życie. Nie ma też warunków na ukazanie charakteru jednostki, czy zespołu. Jest to jedynie tylko—dno otchłani.

Z jakąż radością powracamy myślą do naszych starych, Conradowskich znajomych z kasztelu „Narcyza"! Nie są oni półbogami, ani wybranymi bohaterami, stanowią raczej dobór ludzi całkiem przypadkowy. Staramy się odgadnąć sekret, ową moc, która przykuwa nas do nich, każąc powracać do nich myślą i ludzi tych podziwiać.

Sądzę, że w kręgu spraw moralnych tajemnicą tą będą wymagania, stawiane tym ludziom : — wymagania chwili i całego życia. Bo chociaż to rzecz dziwna i paradoksalna, najbardziej jednak porywa żądanie od natury ludzkiej rzeczy i spraw nieprzeciętnych. „Nadwytrzymałość" zawsze jest szczytowym wzorem wartości człowieka. Poczucie krzywdy maleje w miarę, gdy ofiarność rośnie. Ofiarność zaś, wypływająca z ciągłej konieczności, a realizowana pracą, stanowi przedmiot podziwu, którym mierzymy zarówno siłę jednostek, jak i zespołu.

Jeśli czarują nas ludzie morza i urzekają płynące na morzach statki, to nie przez romantyczność form, często złudną, lecz głównie i przede wszystkim, przez realną treść faktów, których istotą jest właśnie przezwyciężanie trudności. **Odjąć opór materiału — cóż będzie warte dzieło artystyczne?** To samo odnosi się w ogólności do osiągnięć człowieka. W tajemnicach morza jest to zasadą powszednią, jednak podniesioną i spotęgowaną do ogromu żywiołu.

NATALIA JARCZEWSKA

Pejzaż morski

Ostra kresa indygo
od nieba cię dzieli,
a im bliżej brzegu,
tym jaśniejsze się stajesz i bardziej soczyste...
Roztopione tęcze lśnią w wodach przejrzystych
i barwią skrzydła mewom.
Jakże się weselą!

Jedne na obłoków
krążą karuzelach,
inne z trampolin skaczą
jak gibkie pływaczki,
ścigają się nawzajem,
naśladują domowe ociężałe kaczki,
lub walnie omawiają swe przyszłe festyny,
na fal huśtawkach pląsając swawolnie.

Ty na igraszki ptaków dotąd patrzące spokojnie,
naraz do żartów nabrawszy ochoty,
obrzygujesz je rozszumiałym, białopiennym lotem.

WŁADYSŁAW LAM

Morze jako temat malarski

Jeśli weźmiemy pod uwagę wszystkich największych malarzy świata, nie znajdziemy pośród nich ani jednego typowego marynisty, to znaczy takiego malarza, który by poświęcił się wyłącznie malowaniu morza. Bardzo wielu spośród malarzy interesowało się natomiast morzem przygodnie. Temat ten znajdziemy użyty jako część kompozycji już to w antycznych greckich malowidłach, we wczesnych i późniejszych włoskich, znajdziemy go i u Holendrów i Flamandów, a także u Francuzów. Ale u wszystkich tych malarzy temat ów jest jednym spośród wielu, które ich interesowały. O specjalizacji w zakresie marynistyki, a więc o zwężeniu zainteresowań do tego jednego wyłącznie tematu, jeśli chodzi o malarzy wielkiej klasy nie ma zatem mowy. Są oni po prostu zbyt wszechstronni, zbyt ciekawi wszystkiego, co ich w życiu otacza.

Niemniej jednak warto zastanowić się nad tematem morskim w malarstwie i zbadać, jak zmienia się on w ujęciu z biegiem stuleci.

W powszechnie znanym obrazie **Botticelli'ego** (1444 — 1510), przedstawiającym narodziny Venus, zielonkawo-błękitna tafla morza, obramowana dekoracyjną linią pierwszoplanowego terenu, jest tylko spokojnym tłem dla kompozycji figuralnej, pełnej gracji i tanecznego ruchu. Morze, pojęte jest tu w sposób bardzo prosty, jako dekoracyjna kotara tła, ożywiona delikatnym ornamentem fal w kształcie półksiężyców.

Wyjątkowo silne wrażenie wywiera krajobraz morski Flamanda, **Piotra Breughel'a** (1525 — 1569), zatytułowany „Upadek Ikarusa". Środkami również prostymi artysta ten wydobywa olbrzymią dal morza, z którą kontrastuje bogato rozbudowany rysunek terenu oraz we mgle ginąca wizja dalekich skalistych wybrzeży i zachodzące słońce. Płynące statki mają żagle z fantazją wydęte, a oracz i pasterz wraz z koronkową ornamentyką drzew i krzewów pierwszego planu podkreślają swą wyrazistością bezmiar dali. Figlarnie sterczące nogi tonącego Ikarusa, to małoważny szczegółik krajobrazu, który jest typową baśniową opowieścią na temat morza.

W figuralnej kompozycji **Rubensa** (1577 — 1640), przedstawiającej przykutą Andromedę, morze, podobnie jak niebo, stanowi delikatną, drugoplanową melodię. U Holendra, **Van Goyena** (1596 — 1656), przezroczyste zwierciadło morza, okalające nadbrzeże budowle, tonie zazwyczaj w cichych, szaro-brązowych tonacjach.

Godne jest uwagi, że wielki i wszechstronny **Rembrandt** nie zainteresował się poważniej morzem, natomiast nieco późniejszy pejzażysta holenderski **Ruysdael** (1628 — 1682), maluje morze z dobrze zaobserwowanymi szczegółami rysunkowymi fal i refleksów świetlnych. W następnym wieku włoski malarz **Guardi** (1712 — 1798) traktuje krajobraz morski wraz z pierwszoplanową architekturą z szerokim gestem i prawdziwie malarską miękkością szczegółów. Francuz, **Claude Lorain** (1600 — 1682), w obrazach swoich wydobywa o sto lat wcześniej niezmiernie dalekie perspektywy morskie i najcichsze dale, nasycone gorącym blaskiem, spływającym z szerokich przestrzeni świetlistego nieba. Anglik **Turner** (1775 — 1851), widzi znów morze, spowite wiotkimi mgłami, w których całość krajobrazu robi wrażenie jakiejś sennej zjawy. Nuta jędrnego realizmu zjawia się w obrazie Francuza, **Courbet** (1819 — 1847), przedstawiającym olbrzymią falę bijącą o brzeg, a zatytułowanym „Fala". Ale dopiero jego rówieśnik, Holender, **Jongkind** (1819 — 1891), będący prekursorem francuskich impresjonistów, po raz pierwszy w historii malarstwa maluje morskie krajobrazy, prześwietlone wielką jasnością, całkowicie pozbawione cieni i ciężkich, czarnych czy brunatnych akcentów. Nic dziwnego, że pierwsi francuscy impresjoniści widzieli w tych właśnie pracach pierwsze realizacje własnych zamierzeń. W nowoczesnym malarstwie sztuka pejzażowa coraz bardziej opiera się o bezpośrednią obserwację przyrody. Malarstwo to coraz bardziej zdecydowanie opiera się o osobiste wzrokowe przeżycie. Każdy krajobraz, a tym samym i morski, staje się w tej nowej szkole grą barw, wnikliwie wyczutych i coraz bardziej ściśle badanych. Wspomnijmy choćby tylko krajobrazy **Claude Moneta** (1840 — 1927), w których z matematyczną dokładnością da się określić nastrój, a więc porę roku i dnia. Każdy ruch fali i każde drgnienie światła jest tu całkowicie prawdziwe i wyrażone równocześnie czysto malarskimi środkami. Plama barwna, rzucona na płótno z całą bezpośredniością wyraża też tutaj ściśle zaobserwowane zjawisko.

Wspomnijmy jeszcze w ramach tej nowoczesnej szkoły **Cezanne'a** (1839 — 1906) krajobrazy z Saint Tropez z przesubtelną grą gorących akcentów na tle srebrno-niebieskich dali, **Gaugin'a** (1848 — 1903) fantastyczne, w tęczowych barwach widziane wybrzeża wysp Tahityjskich, **Van Gogha** (1853 — 1890) „Łodzie z St. Mories", które są jedyną w swoim rodzaju najsubtelniejszą, bogato rozbudowaną nowoczesną symfonią kontrastów barwnych i w końcu **Signaca** (1863—1905) tęczowe wizje świetlne, rozbite na nieomal abstrakcyjną grę mozaikowych plam barwnych.

We wszystkich tych nowoczesnych pracach krajobraz morski jest tylko jednym z tematów, który staje się pretekstem do zaaranżowania, wyjątkowo subtelnej, opartej o najgłębszą obserwację natury, gry nieoczekiwanych i niepowtarzających się problemów kolorystycznych.

Jeśli chodzi o polskie malarstwo w związku z morzem, przychodzi na myśl przede wszystkim **Ślewiński.** Ten wielki nasz kolorysta mieszkał w Bretanii i wykonał tam dużo pięknych studiów wybrzeża. Jego „morza" posiadają całą, na zachodzie nabytą, malarską kulturę i stawiają go na pierwszym miejscu jako polskiego malarza-marynistę.

Interesujące, że i **Matejko** namalował przepiękny krajobraz morski zatytułowany „Utopiona w Bosforze". W krajobrazie tym Matejko odbiegł całkowicie od formy swoich innych prac. Odnosi się wrażenie, że zetknąwszy się z morzem, został oczarowany jego pięknem i zapomniał na moment o całym balaście historycznym, który jego twórczość przygniatał. Stworzył krajobraz „z oka", naprawdę z natury, w którym wszystko żyje, bo widziane jest z prostotą i szczerze. Całość skomponowana jest z przesubtelnych Corot'owskich szarości, na tle których pięknie dźwięczą odległe biele murów i piony minaretów.

Tak oto dzięki morzu został dokonany jeden z najbardziej nieoczekiwanych cudów na terenie naszego malarstwa.

STANISŁAWA FLESZAROWA

Port gdyński

Fale wymyły czysto brzeg z brudnego wczoraj.
Port przysiadł na nim ciężko: strudzony robotnik.
Dzień wielką chustą wiatru pot ściera mu z czoła
i zgodnym serc wzruszeniem każdy młot stokrotni.

W dzień jest tu jasno. Słońce w wiernej służbie morza
dodaje rękom siły, a spojrzeniom blasku.
Dźwigi z lekką radością unoszą ciężary,
jak gdyby przerzucały garść złotego piasku.

Na zranionych nabrzeżach, w wyrwach obolałych
mech zielone leczenie rozpoczął.

A nocą
gwiazdy, podobne w locie rozpękłym kartaczom,
każą wspominać. Falochrony płaczą.
Rozdarte morzem na kamienne strzępy,
w łzach słonych żal swój i ból topią tępy.

A „Gneisenau"?...
Gdy mewy i okna na brzegu niechętne śpią,
owija się szczelnie wspomnieniem, owija się szczelnie mgłą.
Już nie jest wrakiem, w dno wpartym. Uwolnił się. Płynie.
Znów działa w pierś świata zwrócił.
Gdy okna na brzegu śpią,
pluje w nie nienawiścią,
buntem przeżarty, jak rdzą.

A rankiem, o najbielszym brzasku,
gdy się dnia słońce nie może dobudzić,
straszy mewy i w łodziach napotkanych ludzi.
Mewy pierzchną na brzeg (jeszcze bielsze z trwogi).
Głowy pod skrzydła! Nie chcą widzieć!
Drżą.
Ludzie wiosła mocniej ściskają w dłoni.
I klną.

Na grobach oksywskich ziemię spulchnia wzruszone przedwiośnie.
Falami morze się modli. Łatwiej od ludzi i prościej.

Historia w tych grobach leży prawdziwsza, niż słowa na kartkach.
Ciepła, jak miłość tej ziemi i tak, jak śmierć dla niej łatwa.

Nagrodą za wszystkie klęski był dzień, gdy odprysk granatu
padł, grobom tym niosąc ulgę, jak gdyby wiązanka kwiatów.

Jabrom Kąkol ma serce w oksywskiej latarni.
Trudno — ni życie na to, ni on nie poradzi.
Długie ramiona świateł rozciąga po morzu
i sercem każdy statek do portu prowadzi.

Gdy wojna — sentymentom nie zwykła się kłaniać —
odsunęła go ręką nieczułą od brzegu,
próżno po nocach długich szukał snu w wspomnieniach.
Jabrom Kąkol z tęsknoty długo zasnąć nie mógł.

Teraz wrócił. I świeci — latarnią i sercem,
pewny, że się już z morzem nigdy nie rozłączy.
Dla Jabroma Kąkola nie ma nic prócz morza: —
wszystko się w nim zaczyna i wszystko w nim kończy.

Gdynia, w lutym 1946 r.

ANTONINA PRZEWŁOCKA

I znowu jesteśmy w Bytowie

Miasto położone na wzgórzu — pięknie. Zdala, na śnieżnym białym tle nie widać jeszcze, że przesunęła się przez nie, jak wszędzie, zniszczeniem wojna. Zgliszcza, sterczące kontury ścian, opowiadają o nawałnicy, która i tędy przewaliła się jak huragan. Lecz popieliska już zwyciężą życie.

Powiat bytowski, nasilony był jeszcze za niemieckich czasów najbardziej polskim elementem. Jedno z naszych niewygasłych ognisk energii narodowej przez wieki. Rdzenni, nieżmożeni Kaszubi, którzy się ostali w obliczu naporu germanizacji — są i tutaj. Przetrwali.

Jest dziś niedziela. Na dworze iskrzy się mróz. Kaszubi przechodzą grupkami po ulicach rodzinnego miasta, które z powrotem oddycha rześkością wolnych dni, jak płucami olbrzyma. Wsłuchuję się. Chwytam przelotnie dźwięki kaszubskiej mowy, twardej jak dola, w którą zakuły ją niełaskawe dzieje.

Zagaduję pykającego fajkę rybaka, który oparty ramionami o furtę, patrzy przed siebie w milczącym zamyśleniu. Starzec o wyrzeźbionych, jak z brązu, rysach. Nazywa się Cichosz. Jan Cichosz. Zagadnięty, drżącą ręką podaje mi starą, wytartą książczynę, otrzymaną jeszcze przed wojną ze Związku Polaków w Niemczech. Mieszka tu od 30-tu lat przeszło. W rozmowie — opowiada, ściągając zacięcie wargi, o najcięższych chwilach w dobie hitlerowskiego drylu.

— A teraz wśród swoich! — oddycha z widoczną ulgą.

Ze stalowych, upartych oczu bije radość, „że doczekał". Że wrócił wraz z rodzinną ziemią w ojczyźniane progi.

— I żona i dzieci mówią po polsku, „bloss" wnuki nie.

Wielu, wielu zniemczyło się zupełnie. Starzec sypie nazwiskami. Przemodelowane na niemiecki szwargot, brzęczą mi one nad uchem, jak nadszczerbiony mosiądz. Nic w tym dziwnego. Wszak to już hitlerowskie, z roku 1941, wydanie książki Einharta p. t. „Historia Niemiec", wychwala pod niebiosa Ottona, który w zamierzchłym X-ym wieku „zmusił polskiego księcia do uległości".

„Eindeutschowanie" prastarych naszych ziem zaczęło się już dawno. Współczesne źródła niemieckie nie ukrywają radości i widać, jak hitlerowskie sługusy zacierają ręce, 'iż jeszcze w 1140 roku udało się Niemcom „durch die Gründung Bistums Wollin" stworzyć „mocną bazę germanizacji". Ostatni wyraz — ich. Wyraz znamienny: g e r m a n i z a c j a.

Lecz łatwo ona Niemcom nie poszła. Jakież różne koleje przejdzie Pomorze na przestrzeni wieków, od zgrzybiałego w pochodzie godzin Mieszka — po dzisiejszy dzień. Są w historii naszego Pomorza słupy polskości. Jak latarnie na morzu. Niezachwiane w udarach burz. Ileż to pruskich narzekań spłynie na nieugięty kark „krnąbrnego" wobec „Reichu" Bolka IV-go!

A kiedy buta krzyżackich misyjników w mniszych kapotach i o sercach złodziejskich rozbije się o zaporę Grunwaldu i Tannenbergu, okrzyczana ich siła, załamawszy się na twardym dyktandzie traktatu toruńskiego w 1466 roku, wsiąknie w ziemię jak rozlana woda. Niemcy jeszcze o całe wieki później będą przeklinać swego śpiącego wiecznie Fryderyka III-go, któremu za bezradność wobec polskiego władztwa na Pomorzu będą urągać na każdym kroku kpinami i prześmieszkami. To właśnie za Pomorze przykleją do niego przezwisko „cesarska szlafmyca", z którym już zejdzie do grobu i będzie z nim trwał w historii. XV-ty wiek! Nie mogą niemieccy współplemieńcy darować „staremu leniuchowi", że patrzy bezsilnie przez 53 lata swego panowania, jak Zakon leży pokornie w prochu u polskich stóp niby rozpłaszczony gad.

Czytam też w źródłach hitlerowskich inne minorowe żale. Niemcy nie mogą łatwo przełknąć swego bankructwa w walce — o d u s z e. Zwalają z zasady winę na „krętactwo" Polaków, że „łatwo im było pozyskać Kaszubów przez zwolnienie od obowiązku lenna". I znowu zaczynają pluć na ludzi, nie na metodę. Ileż to naszkodził interesom niemieckim uparty Jan Judzicki, wikariusz generalny, który, „pewny polskiego poparcia", jak zawodzą Niemcy, hardo podtrzymywał w tych stronach polskie wpływy.

Albo: zniemczony Kaszub z lęborskiej ziemi — von Somnitz. Jestem dziś w jego siedzibie, na terenie obecnie majątku państwowego w Chrobrowie. Mają mi pokazać jego rozsypane szczątki w kaplicy pałacowej. Gdy staję na progu, widzę na małej przestrzeni 17-naście trumien. Szukam wśród nich tego, który, jak narzekają źródła niemieckie „przyjmował, niestety, zawsze pojednawcze stanowisko względem Polaków" i tyle swą „niezdecydowaną postawą" niemieckim zamysłom nabruździł. Widzę krążącą koło kaplicy młodą, niemiecką exgrafinię. Mimo wszystko pozwolono jej jednak pielęgnować kwiaty w parku, a nie bydło w stajni. A przecie niełatwo zapomnieć, co nam przypadało w udziale z prusackiej łaskawości w latach ostatniej wojny.

Mimo woli przychodzi mi na myśl znów inny — jak go nazywają Niemcy — „mąciciel": Piotr Przebenda, zaciekły rzecznik polskiego stanu posiadania na Pomorzu, chociaż protestant. Działając w połowie XVII-go wieku jako „eifriger polnischer Parteigänger" potrafił on konsekwentnie zrealizować pragnienia drobnych szaraczków ziemi Bytowskiej i Lęborskiej, a mianowicie, polskie prawo i polski język w sądach. Później, jakieś piszące o dziejach tych stron niemczysko leje łzy z tego powodu, że „der grosse Kurfürst" i jego urzędnicy, po przejęciu Bytowa i Lęborka zgrzytali zębami, „iż muszą się borykać z wynikłymi stąd trudnościami".

A ileż potem, z racji tych samych, „starych błędów", musi się nawściekać Fryc. Jakże mu niełatwo, jak mówią sami Niemcy: „złamać opór po polsku czujących Kaszubów!"

Przyjdzie przeklętej pamięci rok 1772-gi i następne wraz z falą gwałtów Fryderyka Wielkiego. Pruska pięść, pchana niewątpliwie nerwem politycznego rozumu, będzie dławiła polskość z urzędu, będzie ją wypruwała z żył Pomorza, przeinaczała nazwy, będzie wydzierała odwieczne korzenie, wrosłe w głąb tej ziemi, jak nerwy w ciało człowieka. Natrafi na opór. Twardy i nieugięty, chłopski. „Kaszubi — mówią wtedy Niemcy — „próbują bezskutecznie stawać okoniem". (Czy naprawdę bezskutecznie — zapytajmy dzisiaj, w 1946 roku, starego Cichosza w Bytowie!). Przeszkadza „Pannenadel" — wzgardliwie pienią się Niemcy.

Źródła z czasów Fryderyka Wielkiego dławią się twierdzeniem, iż Polacy mają podówczas w swym posiadaniu w samym Bytowskim więcej niż jedną czwartą ziemi. Pruski władca miota się ze złości, gdy mu raz po raz donoszą, że i szaraczki ulec nie chcą. I wtedy to jego doradcy wyskoczą z pamiętną sztuczką: — **do „Kadettenhausu" w Słupsku zaczną sprytnie zwabiać kaszubskich synów.** W ten sposób wypuszczą wkrótce seryjne produkcje błyszczących junkrów, bardziej cesarskich, niż cesarz. **Odtąd to zacznie swój żywot przeklęta epoka Brauchitschów, Blaskowitzów, von den Bach-Zelewskich, owych „dreckiger Hunden", w autentycznym określeniu, jakim w dzisiejszym procesie norymberskim, na jednego z nich warknie w bezdennej pasji Herman Goering, niedawny „Parteigenosse" i wspólnik krwawej zabawy największego zbrodniarza świata.** Nie bez powodu uśmiechnie się Fryderyk Wilhelm I-szy, gdy przeczyta o sobie iż go nazwano wtedy „der Vater der preussischen Volksschule", i tutaj także, w polskim powiecie Bytowskim.

Lecz instynkt ludu tej ziemi odpręża się w porę. W połowie XIX-go wieku fala raportów zalewa urzędy niemieckie i wraz z nią fala żalów, że ziemia wraca w ręce Polaków, „oder polnisch gesinnten Kaschuben". Bo zaczyna, w myśl naszej racji stanu, działać błogosławieństwo powstałego w tych ciężkich dla nas czasach „Banku Ludowego". Według źródeł niemieckich cyfra odzyskanej ziemi dosięga tu wówczas 10 000 hektarów. Dzieje się to wtedy właśnie, gdy Prusacy pękają ze złości, iż polski „agitator" Rogola otrzymuje w wyborach — tylko w powiecie Bytowskim — blisko 700-set głosów. Tyle podają sami Niemcy. Na pewno było ich więcej!

Przypływa następna fala — wyrafinowanej reakcji. Rząd wykupuje przymusowo ziemię, prześladuje uparcie polskie ręce. Wielu to znów załamało, wielu dało za wygraną. **Lecz ci, którzy się oparli, stanowią po dziś dzień jeden z najpiękniejszych wzorów polsko - kaszubskiej tężyzny.** W pierwszym dziesiątku XX-go wieku Niemcy uderzą w opornych prawem wywłaszczenia. Lecz rzecz znamienna: **mimo to polski stan posiadania w tym czasie wzrasta.** Nie pomoże ani „fürst" Bülow, ani Bethmann Hollweg. Ludzi, wrosłych korzeniami w glebę, jak wiekowy las, niełatwo wykarczować. Mamy w swojej historii niezłomną praktykę wozów Drzymały. Wprawdzie padają pod udarami pruskich toporów pojedyncze drzewa, bór jednak stoi. Ciekawe, że prusactwo bije wtedy na alarm, iż Polacy czynią nadal postępy **„im Erwerb von Grund und Boden".**

A dziś — idę ulicami Bytowa, po którym przetoczyła się nawałnica ostatniej wojny. Wyjaśniła ona wiele zagadek, wydobyła z mroków wiele tajemnic, wyłoniła historyczną prawdę. Na narożniku jednej z ulic, na jakimś spalonym domu, tłucze się na wietrze oderwana od murów tablica z napisem: „Conrad von Jungingen-Str.". W perspektywie widać na wzgórzu szary, ciężki zamek krzyżacki, przywodzący na myśl męczeński bełkot Juranda.

Na rok przed bitwą pod Grunwaldem i Tannenbergiem gościł w tej ponurej warowni brat komtura Conrada: Ulrich von Jungingen, który poległ w tej słowiańsko-germańskiej, zaciętej batalii. Widok krzyżackiego zamku i kołaczącej się dziś na wichrze blachy z nazwiskiem butnego komtura, zawiera w sobie wymowny skrót myśli. Wyrok w procesie zmagania się słowiańszczyzny z krzyżactwem, wraz z epilogiem 1945 roku, oto kara, na którą złożyły się wieki. Żelazna buta prusactwa doczekała się w konsekwencji bezwzględnej i surowej odprawy.

Można by przyjąć to jako ostateczne zakończenie. Lecz nie dzisiaj, kiedy z czarnej nocy wyłaniają się raz po raz nieznane kształty przeszłości, które wydobyte na światło dnia, domagają się sądu, wzywają nas na świadków i żądają sprawiedliwości.

Jak nikczemnymi metodami posługiwali się Niemcy w swych sposobach wynaradawiania tutejszej ludności i wcielania jej w tryby germanizacji, wystarczy przejrzeć w Bytowie przedrukowane spisy od 1559 roku. Jakże osobliwemu zniekształceniu ulegają tu z biegiem czasu nazwiska mieszkańców tej ziemi, jej autochtonów! Jakże skrzętnie przerabiają je pruskie skryby w urzędach na własną, germańską modłę.

Przeglądam w dokumentach nazwiska znamienne: Pollack, Matzke, Pacholka, Polpanek, Klopotka, Wrobel, Cham, Nossal, Mondri — w 1603 roku już Mondrey; Pioch — w 1780 roku już Piock; Skiba — w roku 1780 Skybba, później Schibba; Kaczor, Katschur — w roku 1690 Katzor; Kula, Cula — potem Culle; Mucha — później Mucche; Gomolka — potem Gomolcke.

Roi się od Modrzewskich, Czyżewskich, Stanisławskich. Wyczytałam, iż w roku 1679 mieszkał w Bytowie Marcin Woyek. Dziś rozmawiam na ulicy tego samego miasta z Wojakiem, byłym prezesem Związku Polaków w Niemczech.

Przypatruję się procesowi germanizacji z innej płaszczyzny. Nazwy miejscowości: Przywoz, Pschywors, w 1933 roku już przechrzczone na Adolfsheide. Dalej Gramentz. Szukam pochodzenia tego wyrazu i odnajduję go aż w roku 1215, w postaci „aqua Gremenze", — Woda Grzmiąca koło młyna (zapewne od młynówki, która obracała koło). Następnie miejscowość: Jeleniec, Jellentsch, za Hitlera otrzymała nazwę Hirschheide. Trzebetka, w 1420 roku nazwana Tschebiatkow, po roku 1929 wykoślawiona na Radensheide.

Czytam w słownikach niemieckich: miejscowość „Wussowke, kaschubisch Wosowko, identisch Osówka (zu polnischen Osa = Wespe)"; „Pomeiske, altes Pomysko, Pomyjsko"; „Modrzew, Moddrow, w 1438 r. Modrow"; „Klonschen, w 1480 r. Klontcz" (aż się prosi polski Kłącz!); „Poremben (Poręby)"; „Piaschen (Piaski)". Któż by się domyślił, iż przeinaczona przez hitlerowców nazwa Rudolfswalde to po prostu Wojsława Dąbrowa. Do 1932 roku nazywała się jeszcze Oslawdamerow, a w 1313 r. spotykamy ją jako Wamyslai Dambrow.

Od takich nazw się roi: Sommin, w 1313 roku Zomyn lacus, jezioro Szumino. Dalej Zemmen, wcześniej Zemno, Czemmen, Cemne, Ciemne. Stuednitz, w 1335 roku willa Studenicz, (Studzieniec), figuruje w 1438 r. jako miejscowość „Panen Studenicz", później już zniemczone na Adl. Stuedenitz. Żukowken w 1313 r. willa Sucow; na mapie w 1618 roku spotkałam to samo brzmienie, w 1196 roku piscator Suk (Żuk). — Niewątpliwie od rybaka Żuka wzięła nazwę ta miejscowość.

I tak można by przykłady mnożyć, jak dni w których pomroce ulegały zniekształceniu, wykoślawione i zatarte. Naszym zadaniem wywabić je i wydobyć z powrotem spod smętkowej skorupy. Dawne słowiańskie nazwy winny ożyć. Jak zapach tej ziemi, związanej na wieczność z polskością.

JAN WRZOSEK

Na prastarej placówce

Krajobraz charakteryzują faliste wzgórza, opadające łagodnie w łożysko dolin. Liczne jeziora nadają tej okolicy dużo uroku. Ziemia, niezbyt żyzna, rodzi głównie żyto i ziemniaki. Ale historia tego pomorskiego zakątka jest znacznie bogatsza.

Klinem wciskała się ta ziemia w dawną, przedwojenną, polsko - niemiecką granicę. Nazywano ją wówczas „Kreis Bütow und Lauenburg". Chodzi tu, oczywiście, nie o co innego, jak o powiat Bytowski i nieco na północ położony — powiat Lęborski.

Ciekawe to strony — kraina prastarych, polsko-niemieckich zatargów granicznych. Niesłusznie w głębi naszego kraju zapomina się o tej mocnej placówce polskości na Kaszubach.

Warto przypomnieć, że do czasów przedrozbiorowej Polski ziemia Bytowska i Lęborska tworzyły z gdańskim Pomorzem jednolitą całość. Inaczej mówiąc, po wymarciu książąt pomorskich w 1637 roku, obie te ziemie **wróciły do Polski.** Dodajmy, że wróciły na mocy aktu inkorporacyjnego, spowodowanego samorzutnie przez ludność miejscową. Ze strony polskiej, inkorporacji tej nie towarzyszyła żadna propaganda, aneksja, czy okupacja z orężem w zanadrzu. Wynikła ona samorzutnie z tej prostej przyczyny, że język polski od wieków panował w Bytowie, czy w Lęborku. Po polsku mówili tu wszyscy bez różnicy — chłopi, ziemianie, rycerstwo, szlachta. Po polsku brzmiały tu roty przysięgi, zarządzenia i uniwersały. Po polsku modlono się w kościołach. Jedynie w stosunku do napływowego mieszczaństwa posługiwano się obcym: — niemieckim językiem. Dobrze się stało, że ostatnio przypomnieli to wszystko dr Maria Kiełczewska i dr Andrzej Grodek w pracy pt. „Odra—Nisa, najlepsza granica Polski" (wyd. Instytutu Zachodniego, Poznań, 1945 r.).

Wprawdzie na podstawie traktatu welawsko - bydgoskiego w 1657 roku obie ziemie, Bytowska i Lęborska, przeszły pod władzę elektora brandenburskiego, lecz tylko i jedynie — **jako lenno.** Warto przy tym nadmienić, że dosłownie każdy z elektorów brandenburskich, jako lennik, w sposób najskwapliwszy składał hołd królom polskim. Czynił to z wielu powodów, przede wszystkim dlatego, aby opieszałością swoją nie rozdrażnić ludności tych ziem. Jest bowiem rzeczą wielokrotnie w historii stwierdzoną, że ludność bytowska i lęborska niechętnie odnosiła się do jakiegokolwiek brandenburskiego zwierzchnictwa.

Niestety, ze związków historycznych, etnicznych i gospodarczych, które złączyły tę krawędź pomorskiej ziemi z Polską, los w czasach ostatnich zakpił złośliwie. Decyzją Traktatu Wersalskiego w 1919 roku, Bytów i Lębork znalazły się poza granicami Rzplitej, oddalone, niemalże o miedzę od gdańskiego Pomorza, ku któremu ciążyły zawsze ze względów naturalnych. Była to jawna niesprawiedliwość.

Nawet w źródłowych swych pracach uczciwsi niemieccy naukowcy z okresu przedhitlerowskiego (tzn. do 1932 roku) nie mogli w żaden sposób zaprzeczyć temu, „że w powiecie Bytowskim mieszka około 3.000 Kaszubów". Na pewno w rzeczywistości zamieszkiwało ich tam więcej, ale tylu np. w 1929 r. wylicza choćby starosta miejscowy, „freiherr" v. Wolff, w pracy zbiorowej Curta Cronau, koszalińskiego „regierungspräsidenta", która, bogato ilustrowana i potraktowana jako poważna monografia pt. „Hinterpommern", ukazała się nakładem M. Bauchwitza w Szczecinie.

Jego wywody (str. 331—342) warto w tej książce przeczytać. Stwierdzając etniczny, kaszubski charakter ziemi Bytowskiej, wspomniany autor przeciwstawić mógł mu jedynie ze strony niemieckiej starą, oklepaną, strasznie naiwną i komiczną piosenkę o innych autochtonach tej ziemi — o ludności germańskiej, która zamieszkiwała tu kiedyś... w czasach przedhistorycznych.

Stara ta piosenka, w przekonaniu pruskiego starosty, von Wolffa, miała niezbicie dowieść tego, że Kaszuby nie są wcale tubylcami na ich własnych ziemiach. Nonsens oczywisty. Mo na by go włączyć do księgi kosmopolitycznego humoru, gdyby nie ta prawda smutna, że wszyscy naukowcy niemieccy nadziewali podobnymi bzdurami głowy swych rodaków w sposób tak prowokacyjny, że w końcu, gdy przebrała się miara, trzeba było hitlerowskim Niemcom wyperswadować ich niepoczytalność i zaborczość — zbrojnie, ogniem i mieczem, w znanym epilogu ostatniej wojny.

MARIA MIKULSKA

WRACAJĄ ZZA MORZA...

...Idziem do ciebie, ziemio, matko nasza,
Coś z pierworodnej zrodziła nas gliny!
Idziem do ciebie, rzesza twoja płaszą,
Powracające do gniazd swoich syny...

M. Konopnicka
(„Pan Balcer w Brazylii")



Cel ich podróży — Gdynia... (Fragment portu, widziany z okna)
Fot. E. Zdanowski

Nasze odzyskane porty są nie tylko miejscem przeładunków towarów rozwijającego się powoli handlu zamorskiego, ale także szeroko otwartymi wrotami na przyjęcie naszych powracających tułaczy, dla których czas mierzył się okresem rozłąki z krajem. Niezależnie od tego, czy droga ich wiodła przez pola bitew Narviku, Tobruku, Monte Cassino, ramię w ramię z francuskim, brytyjskim i amerykańskim żołnierzem, czy też przez udrękę głodu, tyfusu, pracy nad siły i poniewierki w niemieckich fabrykach, kamieniołomach, kopalniach i obozach koncentracyjnych — świat cały był im szlakiem powrotu do ojczyzny.

Pierwszy statek pasażerski, jaki zawinął do Gdyni po wojnie, to statek z repatriantami — mały szwedzki m/s **„Kronprinsessan Ingrid"**, który w deszczowy ranek, dnia 6 października ub. r. został wprowadzony przez pilota do portu. Na nabrzeżu Polskim oczekiwali repatriantów: przedstawiciel Rządu do spraw Wybrzeża inż. E. Kwiatkowski, ówczesny (pierwszy) wojewoda gdański inż. Okęcki, przedstawiciele władz miejskich, urzędów i społeczeństwa.

Na pokładzie statku, na dziobie i rufie tłum kobiet. To nic, że deszcz siecze w twarz. Każda z nich chce być przy burcie i patrzeć, bo ten dzień cudowny nie powtórzy się więcej.

Z głębi świadomości wypełza dręczące wspomnienie rozstania się z krajem i wolnością, którego nic zatrzeć nie może. Ciężki, charakterystyczny krok żołnierskich butów i stukanie do drzwi. Hełmy i bagnety. Krótka rozmowa. Wepchnięcie do auta-„budy", gdzie już tkwi kilka ofiar. Pawiak. Koszmar śledztwa i któregoś dnia — wyjazd o świcie. Potem potworne etapy: Oświęcim — Buchenwald — Ravensbrück. Króliki doświadczalne dla niemieckich lekarzy. Operacje na zdrowych organizmach i powolna droga ku śmierci.

W momencie zupełnego zwątpienia przyszło wyzwolenie. Szwedzki Czerwony Krzyż. Niezmierna troskliwość i delikatność, serdeczna opieka Szwecji. Słaniające się z wycieńczenia chore szkielety stają się znów ludźmi. Zaczynają marzyć o kraju, tęsknić za rodziną.

I oto nadeszła chwila, że stoją u progu Ojczyzny. To już nie marzenie, to rzeczywistość. Tam, na brzegu, czekają na nich swoi, Polacy. Więc pozdrawiają uśmiechem i dłońmi. Po chwili stwierdzają ze zdumieniem, że twarze ich są mokre, nie wiadomo, od deszczu, czy od łez.

Zanim rzucono cumy i spuszczono trap, już się krzyżują pytania i odpowiedzi między czekającymi i oczekiwanymi. Ktoś rozpoznał swych bliskich i pełen radości przekrzykuje szum morza i wiatru.

Clerk, urzędnik celny i przedstawiciel PUR-u są na statku, spełniają swe czynności. Po chwili pierwsza pasażerka jest już na lądzie, za nią druga i trzecia. Dźwigają dobrze wyładowane, nowe walizy i szwedzkim „taksemiki" żegnają miłego kapitana statku, który stoi przy trapie i przypomina o zabraniu jeszcze dodatkowej paczki żywnościowej, w którą Szwecja zaopatruje na dalszą drogę.

Miejscowi, przyglądający się z nabrzeża, podziwiają zdrowy wygląd i „dostatniość" powracających. Wyczuwają to repatriantki i mówią z pewną dumą: **„Wszystkośmy w Szwecji dostały. Odżywili nas i ubrali. Wiemy, że tu bieda. Nie będziemy ciężarem. Na życie zarobimy. A Szwecji nigdy nie zapomnimy tego, co dla nas zrobiła. To nasza druga Ojczyzna. Nigdzie nie moglibyśmy doznać więcej serca"**. Wszystkie noszą w klapie błękitno-złoty znaczek pamiątkowy od króla, a niektóre dwubarwną wstążeczkę szwedzką, obok polskiej.

W wielkiej hali magazynu portowego, przerobionej na świetlicę dla powracających, padają słowa powitalne, pełne odczucia przebytych cierpień, głębokiej, prawdziwej wdzięczności dla szlachetnego narodu szwedzkiego i prosto, odważnie mówiące o biedzie i ruinie kraju, z której cały naród wspólnym wysiłkiem dźwiga nową, budującą się Polskę.

„Gdynia bije dziś rekord za rekordem. Wszędzie, idąc po Polsce nowej, będziecie napotykali na cud polskiej pracy"... mówi niedawny repatriant, dziś Delegat Rządu dla spraw Wybrzeża, inż. Kwiatkowski.

Wzruszenie, brzmiące w głosach mówców, udziela się słuchaczom i jednoczy wszystkich we wspólnym zrozumieniu obowiązku. Stapia w jedno wszystkie tęsknoty i pragnienia pracy dla Polski, niwecząc wątpliwości, sączone przez kłamliwą propagandę. I to jest najważniejsze. Repatriantki rozumieją, że wracając wybrały właściwą drogę. Nie spóźniły się. Jeszcze jest dla nich miejsce przy wspólnym warsztacie. Z ust ich wyrywa się hymn, pierwszy raz po sześciu latach śpiewany na polskiej ziemi. A potem hołd dla kraju, któremu zawdzięczają życie: hymn szwedzki.

Nazajutrz przychodzi ze Szwecji drugi statek s/s **„Kastelholm"**. I tak co kilka dni, do połowy grudnia ub. r. te dwa szwedzkie statki kursują między Malmö, punktem repatriacji polskiej w Szwecji, a Gdynią, przywożąc ponad 5.000 ofiar koncentracyjnych obozów, wyrwanych z rąk barbarzyńców XX-go wieku.

W pierwszych dniach listopada ub. r. staje przy nabrzeżu Polskim poniemiecki statek, noszący jeszcze niemiecką nazwę: **„Hansastadt Lübeck"**, z niemiecką załogą, konwojowany przez wojsko angielskie. Na śródokręciu, na lince przymasztowej, powiewa nowowprowadzona, pasiasta flaga niebiesko-biało-czerwono-biało-niebieska. To „tymczasowa" aliancka bandera, skomponowana z zasadniczych barw trzech sojuszników, wywieszana na statkach poniemieckich, przeznaczonych do podziału między sojuszników.

Na dziobie statku grupa kilkuset żołnierzy odseparowała się od reszty pasażerów. To nasi ze „stalagów", rzuceni daleko na północ Norwegii poza krąg polarny, wracają po sześciu latach niewoli. Wierni żołnierskiej przysiędze nie dali się namówić Niemcom do zrzucenia żołnierskiego munduru. Orkiestra na molo gra hymn. Na twarzach żołnierzy widoczne wzruszenie.

Druga grupa, to 300 mężczyzn w cywilnych ubraniach, bądź też w niemieckich mundurach: — dawni żołnierze Wehrmachtu, pracownicy organizacji Todta, i ci, którzy na ochotnika zgłosili się do niemieckich biur werbunkowych. Komisja repatriacyjna w Norwegii uznała ich za Polaków. Nie mamy prawa tego kwestionować, ale trudno nam przezwyciężyć niechęć do dobrowolnych, czy choćby przymusowych współpracowników okupanta.

Przez cały listopad ub. r. przychodzą statki z Norwegii, przywożąc 10.000 repatriantów, z których większość stanowi II-ga i III-cia grupa narodowościowa.

Prawie jednocześnie odbywa się repatriacja z Danii. Na aliancki i duńskich statkach wracają całe rodziny, ewakuowane z Niemcami do Danii. Jest to przeważnie ludność Pomorza i Wybrzeża. Wielu rybaków z Gdyni, Helu i Gdańska. Trzy i pół tysiąca osób.

W drugiej połowie listopada widzieliśmy w Gdyni po raz pierwszy statek, prom kolejowy **„Deutschland"**, który służy obecnie aliantom jako transportowiec dla przewożenia repatriantów z Niemiec, z brytyjskiej strefy okupacyjnej. Przybycie tego statku otwiera repatriację cywilną i wojskową z Niemiec drogą morską przez Lubekę.

Przy burcie tłoczą się cywile i wojskowi. W płaszczach khaki, w furażerkach, rogatywkach, beretach na głowie, oficerowie-repatrianci. Młody powstaniec warszawski dopytuje się niecierpliwie o pociąg do Warszawy. Za kilkanaście godzin, gdy będzie szedł wśród ruin stolicy, każdy załom, skrzyżowanie ulic, fragment domu, mimo że nie były tak zburzone, gdy je żegnał na ostatniej, tragicznej defiladzie w październiku, echem wspomnień odezwą się w jego sercu. Tylko w Warszawie, choć tak boleśnie okaleczonej, Warszawiak poczuje się wreszcie u siebie.

W tłumie repatrianckim zwraca naszą uwagę blada, wymizerowana twarz o zamyślonym spojrzeniu. Na siwiejących skroniach furażerka. Takich twarzy, o podobnym wyrazie jest więcej. To oficerowie z „oflagów", na których sześć lat przebywania za drutami wyryło niezatarte piętno. W ich oczach, przeżartych tęsknotą, maluje się odrębny świat przeżyć wewnętrznych i przemyśleń, do którego chronili się przed jednostajnością i nudą obozowego życia.

Z radością witają kierownika PUR-u, który obiecuje im szybkie wyjście na ląd. W świetlicy oczekują niecierpliwie na wywołanie swego nazwiska po odbiór dokumentu, by jechać dalej do domu, choć nie wszyscy wiedzą, gdzie ten dom znajdą. Wojna wiele zmieniła—przetasowała mieszkańców, przerzuciła ze wschodu na zachód, ze stolicy na krańce. Z dziecinną radością oglądają stuzłotowe papierki, otrzymane w PUR-ze, i chciwi wiadomości, wypytują o wszystko. Pragną wysyłać depesze do rodzin i rwą się na dworzec, choć pociąg odchodzi dopiero za kilka godzin.

Na tym samym statku przyjechało kilkaset osób cywilnych, wysłanych do Niemiec z łapanek ulicznych, lub wywiezionych ze wsi całymi rodzinami. Jest tu wiele młodych małżeństw, zawartych w Niemczech, są i dzieci, urodzone na obczyźnie, i najmłodsi obywatele, o których nie można powiedzieć, czy urodzili się na obcej, czy polskiej ziemi, bo stało się to na statku.

Służba sanitarna PUR-u zajmuje się chorymi, odwożąc ich natychmiast do szpitala. Zdrowi, otrzymują suchy prowiant i gorący posiłek, dzieci i starzy, mleko. Dzień powszedni, czy niedziela, pogoda czy słota, niejednokrotnie do późnych godzin wieczornych pracownicy PUR-u trwają na służbie, dobrze wywiązując się ze swej trudnej i odpowiedzialnej pracy.

Do końca ub. roku zawinęło do Gdyni 27 statków z Lubeki, przywożąc około 19.000 ludzi z brytyjskiej strefy okupacyjnej.

W grudniu przyszedł też pierwszy statek ze 138 repatriantami — z Londynu. Niewielki szwedzki statek **„Ragne"**, wyczarterowany przez GAL, otworzył stałą linię komunikacyjną Londyn — Gdynia, przywożąc poza repatriantami pojedynczych pasażerów.

Spośród zgłaszających się do powrotu repatriantów z Anglii, kierowano w pierwszych transportach do Polski inżynierów architektów, chemików, elektrotechników, w ogólności specjalistów, fachowców. Mówiąc w ich imieniu, inż. dr Namysłowski, specjalista z przemysłu tłuszczowego, kierownik pierwszej grupy repatriantów, zaznaczył:

„Czekaliśmy na przyjazd długie miesiące. Dobrobyt materialny mieliśmy prawie wszyscy. Nawet ci, co żyli na łasce opieki społecznej, mieli znośną egzystencję. Ale nie chcieliśmy zostać, bo naszym obowiązkiem jest wrócić do kraju, któremu zawdzięczamy wszystko. Wracamy świadomi, że w ciężkich warunkach będziemy pracować. Będziemy, musimy się starać, by bratnim, wspólnym wysiłkiem odbudować kraj".

Wracają też na **„Ragne"**, zabierani po drodze z Antwerpii, starzy emigranci z Francji, wiedząc, że teraz w Polsce pracy jest dosyć i każde chętne i zdolne ręce się przydadzą.

Na pokładzie „Ragne" wraca z Belgii młodzież, wywieziona po warszawskim powstaniu do niemieckich obozów. Młodzi chłopcy i dziewczęta, którzy w gościnnym kraju belgijskim, zanim sprawy repatriacji zostały załatwione, kształcili się w wyższych zakładach naukowych w Brukseli i Louvin.

Trudniej jest z przyjazdem górników z węglowych obszarów Belgii i Francji, ale silna i zdecydowana ich wola powrotu przełamuje wszelkie przeszkody.

Około 3 000 naszych rodaków jest jeszcze w małym Luksemburgu, skąd stopniowo wracają, drogą przez Antwerpię.

W styczniu br., angielski statek **„Banfora"**, a następnie **„Clan Lamont"** i **„Emp. Arquebus"**, zaczęły przywozić naszych żołnierzy i oficerów z Wielkiej Brytanii.

W zwartych szeregach, z karabinami i symbolicznym jednym nabojem, maszerowały przybywające grupy w liczbie około 2.000 ludzi każda, do gościnnie otwartych koszar 16 dywizji, witani przez przedstawicieli naczelnego dowództwa W. P.

Nazajutrz na ulicach Wrzeszcza można było spotkać żołnierzy, pchających wózki ze swym bagażem w kierunku stacji kolei.

Zadowoleni, że już są w Polsce i za kilka, czy kilkanaście godzin będą w domu, żołnierze chętnie odpowiadają na setki pytań, zadawanych przez przechodniów: że w Anglii chleba razowego nie ma, że żywność jest na kartki, ale w wystarczającej ilości, że wódka droga i „taka jakaś pierońska", że na drugi dzień jeszcze człowiek choruje.

Wielu spośród nich było we Włoszech i Francji, walcząc w niejednym boju. Kpt. pilot Wronka, lotnik i marynarz, przemierzył wiele wodnych dróg, od fiordów Norwegii do wód Wielkiej Brytanii, przez szeroki szlak oceanu i morze Śródziemne, zanim przybył do Polski.

Wszyscy oficerowie i żołnierze stwierdzają, że **„agitacja przeciwpowrotowa jest silna"**. Wspomaga ją zła komunikacja pocztowa. Listy idą bardzo długo, lub nie dochodzą wcale. Dlatego mimo, że wszyscy



Spojrzenie w morski horyzont — tęsknota za rodzinnym brzegiem

emigranci przeżywają nostalgię i pragną wrócić do kraju, wobec braku bezpośrednich wiadomości fałszywe wersje znajdują posłuch, wywołując rozterkę: zostać czy wrócić.

Prawdziwe informacje, udzielane za pośrednictwem radia lub korespondencji, przez przybyłych w pierwszych transportach, wiele by dopomogły.

Nie możemy pozwolić, by polskie ręce i polskie mózgi, potrzebne dla budowy nowej Polski, marnowały się na obczyźnie.

Wszyscy muszą wrócić! Trzeba im tylko w tym dopomóc.

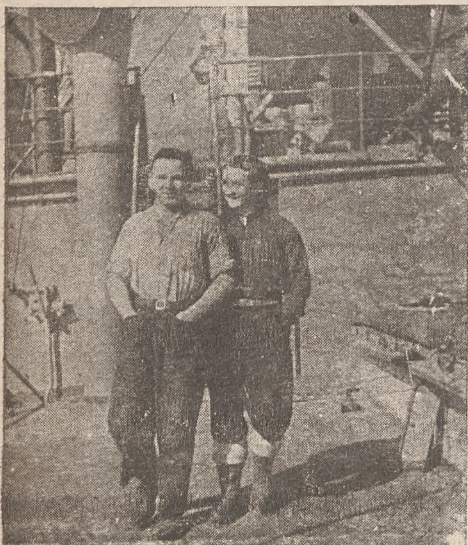
BOLESŁAW KUŹMIŃSKI

PORT GDYŃSKI PRACUJE

Przechadzka po porcie przekonywuje nas, że swoiste życie biegnie tu nieustannym trybem pracy i wysiłku.

Już przy zbliżaniu się do portu, daje się zauważyć wzmożony ruch na przyległych ulicach. Sznury aut. Między nimi jak ślimaki wolno snują się wozy konne, albo zwinnie śmigają rowerzyści. Tłumy ludzi na chodnikach w gorączkowym tempie śpieszą z miasta do jedynego wejścia do portu, jakim jest ulica Portowa. Ruch ten stwarza do pewnego stopnia pojęcie o tętnie pracy, jaką za chwilę zobaczymy w samym porcie.

Po sześcioletniej, przymusowej bezczynności port gdyński — odżył. Pracuje. Sto-



Nasi chłopcy w wojennych rejsach dalekomorskich

pniowo, aczkolwiek powoli, leczy rany, zadane nie tyle działaniami wojennymi, ile mściwą ręką uciekającego wroga. W porcie pełno statków. Niekiedy gromadzi się tu do trzydziestu jednostek.

Baseny portowe są przepełnione. Przy nabrzeżach nie ma wolnego miejsca. W oczekiwaniu na ładunek, próżne statki przycumowują już obecnie przy nabrzeżach dalszych basenów wewnętrznych. M. in., w basenie min. Kwiatkowskiego stoi na zimowisku nasza reprezentacyjna fregata — statek szkolny „**Dar Pomorza**" oraz nowy, piękny, niedawno przybyły ze Szwecji jacht „**Gen. Mariusz Zaruski**".

Lustrację portu rozpoczynamy od basenu Węglowego. Przy nabrzeżu Szwedzkim zgromadziło się siedem statków. Wszystkie ładowanie są zajęte. Na pierwszym planie rzuca się w oczy osobliwy statek. Nie widzimy w jego konstrukcji normalnych burt. Ściany jego luk ładowniczych wznoszą się niebywale wysoko do góry. Okazuje się, że jest to statek samotrymujący się, specjalnie zbudowany do transportu ładunków sypkich. Część maszynowa znajduje się na rufie, cały zaś kadłub zajęty jest pod ładownie.

Statek nosi nazwę „**Polcirkeln**". Jest on już stałym bywalcem portu gdyńskiego. Zajmuje się transportem rudy ze Szwecji do Polski. Przywiózł ostatnio 5.000 ton rudy żelaznej z Lulea i rozładowuje się. Dziób jego jeszcze oblepiony bryłami lodu. Widać, że przybył z północnych rejonów Bałtyku.

Tuż obok niego bunkruje drugi podobny statek: „**Kalix**". Po zostawieniu w Gdyni 4.293 ton rudy szykuje się do wyjścia. Obydwa statki pomalowane są na jednakowy jasnoszary kolor. Identyczna odznaka kompanijna na kominie (na niebieskim tle żółte koło, a w nim litera „G" z wystającą ukośnie strzałą) wskazuje, że statki te należą do jednego właściciela, do jednego armatora, jakby powiedział marynarz. Na topach tylnych masztów statków powiewają czyste bandery kompanijne. Jest to na ogół rzadkie zjawisko na transportowcach. Świadczy ono o wyjątkowym przestrzeganiu porządku przez kompanię. Istotnie, właściciele i kapitanowie dbają o zewnętrzny wygląd swego taboru. Statki utrzymane są w idealnej czystości. Już samo malowanie na kolory jasne statków, zajmujących się transportem mocno brudzących towarów, wymaga dużej pieczołowitości.

Przed kilkoma tygodniami oglądaliśmy w Gdyni trzeci statek tej samej kompanii, który nosi dość dziwną dla naszego ucha nazwę: „**Kvikkjokk**". Wyszedł on niedawno ze stoczni i pierwszą podróż odbył do Gdyni. Mieliśmy sposobność podziwiać zgrabną sylwetkę i najbardziej nowoczesne urządzenia tego motorowca. Oglądaliśmy wygodne, nawet luksusowe pomieszczenia dla załogi. Snuliśmy domysły, że obecni właściciele tych trzech statków musieli być sami kiedyś marynarzami. Rozumieją bowiem, co znaczy dla każdego z ludzi morza, który większą część swego życia spędzają na statku, przytulna, wygodna, własna kabina i kulturalne jej urządzenie.

Trzy wymienione statki należą do szwedzkiego przedsiębiorstwa żeglugowego „Trafika" Aktiebolaget, którego głównym właścicielem jest Grangesberg z Oxelesund. Dlatego znak kompanijny mieści w sobie literę „G". Towarzystwo to rozporządza 25-oma statkami o pojemności od 5.000 do 12.000 ton każdy. Maklerem tego przedsiębiorstwa na porty polskie jest firma pn. „Agencja Morska".

Obok „**Kalixa**", burta o burtę, przycumował inny niewielki statek szwedzki: „**Scandia**". Przywiózł on również rudę i czeka teraz na wyjście „**Kalixa**", aby zająć przy nabrzeżu jego miejsce. Nieco dalej, kończy załadunek węgla polski statek „**Wilno**". Po 6-cioletniej nieobecności przybył on po raz pierwszy po wojnie do ojczystego portu, przywożąc urządzenia szpitalne i żywność z Anglii. Obecnie zabiera pełnokrętowy ładunek do Ystad. Stoi w tym samym miejscu, gdzie dawniej wznosiła się słynna wywrotnica — potężny kran koncernu „Polskarob", dla załadunku węgla na statki całymi wagonami.

Dawniej stanowiła ona charakterystyczną sylwetkę w porcie gdyńskim. Uwidaczniana była nieomal na każdej widokówce, przedstawiającej fragmenty życia portowego. Dziś, leży tu kupa żelastwa. Nieprzyjaciel, ustępując, wysadził wywrotnicę w powietrze. Statek „**Kraków**", który tak często przed wojną zabierał stąd węgiel, gdyby mógł przemówić, złorzeczyłby niewątpliwie, widząc jakiego zniszczenia dokonał wróg w tej części portu.

Jeszcze dalej w kierunku falochronu, statek norweski „**Mathilda**" ładuje koks. Zabiera jego większą partię. Ponieważ artykuł ten jest lekki i w ładowniach nie wypełnia całkowicie nośności statku, załadowano koksem także pokłady do wysokości



Gdyńskie wybrzeże w zimie Fot. E. Zdanowski

jednego piętra, zabezpieczając go siatkami drucianymi od wysypywania się poza burtę. O ile morze będzie spokojne, koks na pokładzie dojedzie szczęśliwie do portu przeznaczenia, jeżeli natomiast złapie statek w drodze burza, fale spłuczą dużą ilość ładunku.

Na ładunek czekają także dwa szwedzkie szkunery: „**Agnette**" i „**Daphne**". W pierwszych miesiącach po otwarciu portów polskich dla żeglugi, żaglowce tego typu dość licznie zawijały do Gdyni i Gdańska. Las smukłych masztów, obwieszonych takelunkiem, widziało się codziennie przy nabrzeżach. Obecnie przybywa ich niewiele. Z jednej strony, utrudniony, zimowy okres żeglugi, z drugiej, konkurencja większych parowców, wpływają na mniejszą rentowność szkunerów. Dodać należy, że na tych żaglowcach, podobnie jak to bywa u nas na barkach rzecznych, mieszka cała rodzina szypra i spełnia czynności załogi.

Przechodzimy na inny odcinek portu: — nabrzeże Duńskie. Nie widzimy tu żadnych, wznoszących się do góry, kranów mostowych, czy portalowych. Niemniej nabrzeże wyposażone jest w najbardziej nowoczesne urządzenia przeładunkowe: mechaniczne transportery, tzw. taśmowce. Przed wojną, gdy podaż węgla do portów była normalna, każdy taśmowiec ładował na dobę po dwa średniej wielkości statki. Obecnie nie są one w tym stopniu wykorzystywane. W czasie naszej przechadzki, oba taśmowce odpoczywały bezczynnie z braku węgla. Zgromadziły się przy nich cztery statki. Czekają na węgiel, który jest jeszcze w drodze do Gdyni.

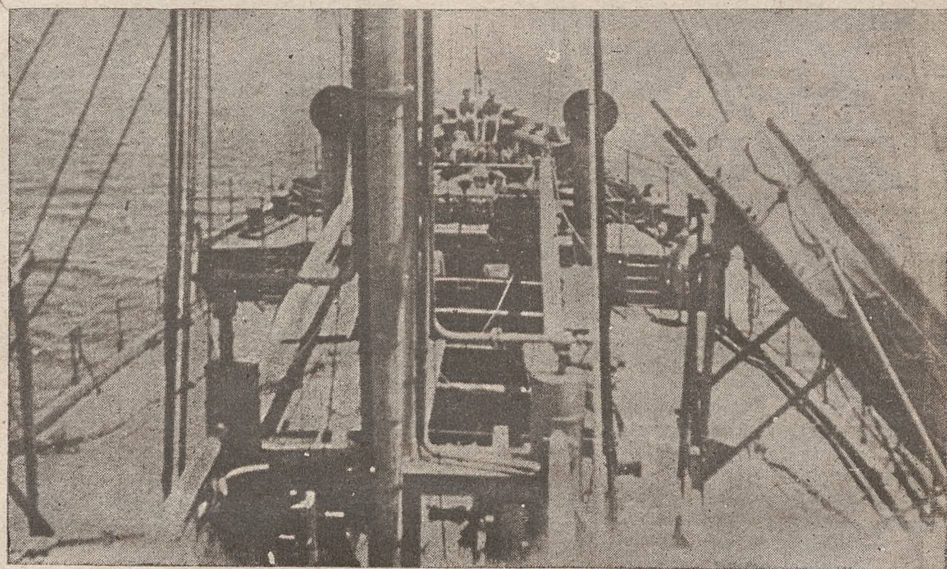
Złożyło się przypadkiem, że wszystkie, oczekujące przy taśmowcach statki, noszą banderę fińską. A więc przy pirsie ładowniczym „Skarbopolu" spoczywa z jednej strony średniej wielkości parowiec „**Najaden**", z drugiej — „**Capella**". Ten ostatni, zdaje się, jest po raz pierwszy w Gdyni. Obydwa noszą na kominie identyczne odznaki: — dwa równoległe, białe pasy dookoła czarnego komina — co znów świadczy, że są własnością jednego armatora. Inne dwa statki: „**Karhula**" i „**Ragunda**" mają odznaki: czerwono-zieloną opaskę na kominie z literą „N" na białym rombie. Również są własnością jednej kompanii.

Z obu stron Dworca Morskiego przycumowały dwa wielkie amerykańskie parowce: przy nabrzeżu Holenderskim — „**Virginian**", przy przeciwległym — Francuskim: — „**Cape Domingo**". Pierwszy, to staruszek leciwy. Świadczy o tym sylwetka statku z prostouciętym dziobem, a ponadto i to, że styki płyt poszycia kadłuba, zachodzą jedna na drugą, nity zaś wystają wysokimi główkami na zewnątrz. Nowsze budownictwo okrętowe tego rodzaju spojeń nie używa. Z powodu starości, „**Virginian**" zajmuje się transportem. pośledniejszych ładunków. Poprzednim kursem, przywiózł do Gdańska bydło, obecnie zaś superfosfaty i inne nie wymagające większej pieczołowitości towary.

Natomiast sylwetka „**Cape Domingo**" wskazuje, że jest to statek nowszej budowy. Opływowa linia kadłuba i konstrukcja dziobu świadczy, że statek ma dużą szybkość i jest frachtowcem regularnej linii. Portem macierzystym statku jest New Orleans, leżący u ujścia Missisipi. „**Cape Domingo**" przywiózł pełnokrętowy ładunek bawełny bezpośrednio z południowych Stanów Ameryki Północnej.

Przy nabrzeżu Polskim widzimy długi sznur statków. Jedne czekają na ładunek, inne wyładowują przywiezione towary. Nabrzeże to jest domeną przeładunku towarów zbiorowych. Przystają tu statki linii regularnych, z towarami UNRRA. Do tych ostatnich należą dwa amerykańskie parowce: „**Harold Bratt**" i „**Sed. H. Althers**". Pomalowane na szary ochronny kolor wojenny, jeszcze z działkami na dziobie i rufie, nie mają uwidocznionych nazw na burtach ani oznaki portu macierzystego. Wnioskujemy, że wykonywały służbę w transporcie wojennym. Nie zdążyły jeszcze przebrać się w szaty pokojowe zwykłego transportowca.

Przed jednym z nich widzimy sznur wagonów, do których krany portowe z głębi ładowni statkowych wyciągają tysiące beczek śledzi. Z innych ładowni tegoż statku wyładowują, starannie opakowane w skrzyniach, samochody osobowe. Drugi wyładowuje bawełnę i żywność. Dziesiątki paczek tekturowych w ogromnych siatkach drucianych co chwila wyciągają kraniści ze statku i ustawiają na platformie magazynu, skąd taczkami odwozi się je do głębi składów. Liczni dozorcy z UNRR-y — bacznie śledzą, aby któraś z paczek „nie zawieruszyła się po drodze". Obydwa statki przybyły do Gdyni po częściowym rozładowaniu się w porcie gdańskim, bowiem duże ich zanurzenie nie pozwalało jeszcze na wejście bezpośrednio do portu gdyńskiego.



Typowy widok z mostku na dziób statku

Przy nabrzeżu Indyjskim ładuje cement fiński parowiec „**Alden**". Po zabraniu 300.000 worków odejdzie do portu Murmańsk, położonego u północnych wybrzeży europejskich Związku Radzieckiego. Przy tymże nabrzeżu rozładowują się angielskie statki z samochodami. Stoją tam parowce: „**Ocean Traveller**" i „**Ocean Stranger**". Od dwóch miesięcy zajmują się one transportem samochodów ciężarowych z Anglii do Polski. Łącznie z innymi trzema, przywiozły już do Gdyni kilka tysięcy samochodów. Każdy z nich zabiera ich około dwustu. Rozładowują się szybko. Postój ich w Gdyni ogranicza się do jednej doby.



Zwykła toaleta statku

OBJAŚNIENIA

Burta — górne części podłużnych boków statku.

Trymować — podsypywać ładunek w ładowniach pod sufity pokładu.

Rufa — tylna część statku.

Bunkrować — ładować węgiel, czy ropę, na potrzeby statku.

Takelunek — olinowanie i ożaglowanie statku.

Pirs — wystająca w głąb basenu część nabrzeża (ostroga).

Trap — schodki, drabinka, lub deska prowadząca na statek.

STANISŁAW STRUMPH WOJTKIEWICZ

„Tu mówi Piorun"

Na każdym okręcie wojennym Rzeczypospolitej wydawano podczas wojny gazetkę własną. Załogi lubiły te pisma, nieraz bardzo udane. Każdy numer był niecierpliwie oczekiwany, gdyż przerywał, choć na dni parę, monotonię pracy konwojowej w latach 1940—1945, a zdarzenia ważniejsze dla okrętu podkreślał i utrwalał w formie bliskiej duszy marynarza.

Na O. R. P. „Ślązak" wychodziło pismo pn. „Pomyślnych Wiatrów". Miały własne pisma krążowniki: „Dragon" i „Conrad" oraz kontrtorpedowce: „Krakowiak", „Kujawiak", „Burza", „Błyskawica", „Garland". Kiedyś— gdy już archiwa marynarskie przybędą do kraju — znajdziemy w tych gazetkach okrętowych najbardziej bezpośrednie odbicie atlantyckich dziejów polskiej bandery morskiej.

Jednym z pierwszych było, drukowane na powielaczu, pismo marynarzy z „Pioruna". Mam w ręku cztery numery tej gazetki okrętowej, noszącej nazwę **„Tu mówi Piorun"**. Jest to ciekawe świadectwo marynarskiej samowystarczalności literacko-satyrycznej. Każdy numer zawiera również małą kronikę życia pokładowego, wiadomości radiowe ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji i wypadków w Polsce, sprawozdania kasowe i biblioteczne. Urodziny dwu kociąt na pokładzie okrętu należą tu także — oczywiście — do wydarzeń najpoważniejszych.

Numer prima-aprilisowy z 1941 r. posiada winietę, na której widać szereg piorunów; z ich sporej wiązki zwiesza się butelka z miłym napisem francuskim „Cognac" (koniaku zabrakło już wtedy!). Numer zawiera humoreskę z życia marynarzy na urlopie. Na wstępie wiersz pt. „Prima-Aprilis" świadczy o humorze autora, ukrytego pod pseudonimem „Ostrygą":

Nie ma to, bracie, jak na „Piorunie"!
Człowiek świat cały zobaczy:
raz w Liwerpulu, raz w Honolulu,
lub o Singapur zahaczy.
Długo by mówić, gdzieśmy nie byli —
wszak dzisiaj Prima Aprilis.

Dziewczę z Hawai, indyjskie słonie
i chmur drapacze w New Yorku,
i Pacyfiku widzielim tonie,
Australia (napis na worku...).
Świat cały zwiedzić, koledzy mili,
można na Prima Aprilis.

Jeszcze po drodze zniszczyć „Bismarcka",
cztery zestrzelić „Dorniery",
łódek do tego zatopić parę,
— szeroko jest, do cholery!
Ilu już wrogów myśmy zniszczyli
w to jedno Prima Aprilis!

Bujda trwać będzie tylko przez dzisiaj,
a jutro rano: — skrobanie,
i działa pucuj, i okręt sprzątaj!
Któż bohaterem zostanie?...
Ci co na lądzie będą dziś pili —
pijcie pod Prima Aprilis!

Aliści już w osiem tygodni później autor tego wiersza dobrze się musiał spocić!

Dnia 26 maja 1941 r. przed północą O. R. P. „Piorun" był przez 55 minut pod nakryciem całej artylerii „Bismarcka", wabiąc do olbrzyma ze swoich małych dział i ściągając na miejsce spotkania wszystkie jednostki angielskie, uczestniczące w największym morskim polowaniu tej wojny. Marynarze, stęsknieni w pracowitych i mozolnych służbach konwojowych do przygody i egzotyki, stali się wówczas bohaterami wydarzenia, które przeszło do legendy, a w historii walk na oceanach świata stanowić będzie zawsze osobny rozdział. Późniejsze usiłowania publicystyki angielskiej, zmierzające w kierunku wykreślenia z epopei bismarckowskiej udziału polskiej bandery, nie dadzą się, oczywiście, zastosować na dłuższą metę. Może był to pierwszy i ostatni zarazem wypadek brawury małego okrętu, która nie zakończyła się dla niego katastrofą? O wiele krótsze spotkanie na dystansie 4—6 mil morskich kończyły się zwykle fatalnie dla słabszego zaraz w pierwszych minutach precyzyjnego ognia dział okrętowych.

„Skrobiący" kartofle i „pucujący" działa stali się naraz niespodziewanie — bohaterami. Również i inne mozolne wędrówki pomiędzy Azorami, Bermudami i ujściem szkockiego Clyde'u omal nie zakończyły się dla nich w okolicznościach bynajmniej nie „prima-aprilisowych".

Następny numer ma piękną okładkę z sylwetką „Pioruna", strojną w bazie wierzbowe i pisanki. Obok — baranek z chorągiewką. Jest to numer wielkanocny, wydany na Oceanie Atlantyckim. Pod życzeniami dla dowódcy, oficerów i kolegów, czytam dwuwiersz Wiesława K.:

Dziwną i taką inną mamy dziś Wielkanoc,
niby jasną, radosną — lecz także spłakaną...

A na stronie następnej:

Morze, co nas otacza, okręt, co jest domem,
wszystko to przecież bliskie i wszystko znajome,
lecz czegoś brak nam. Szukam od samego ranka,
że to może w desenie zdobiona pisanka,
lub baranek, na biało lukrem malowany,
ze Święconym, jak dawniej u matki kochanej?
Gdzież są kartki, co dawniej pisały dziewczęta
z „Wesołym Alleluja" na „Radosne Święta",
i wspomnienia, i myśli, co piękniejsze, lepsze,
dzisiaj — znienawidzony but niemiecki depcze!
Do kraju, co się pod nim nie łamie, nie zmienia,
piszę sercem — najlepsze Świąteczne Życzenia.

Myśli o uciemiężonym kraju i wiadomości o niemieckich zbrodniach rzadko pozwalały żołnierzom emigracyjnym na beztroskie życie — nawet na beztroską walkę. W życzeniach wielkanocnych nie mógł być pominięty daleki kraj, to jasne. Ale na całym splocie czynności marynarskich, czy innych, zawsze leżała milcząca, ciężka bezradność.

Poczucie to rosło w miarę napływania coraz gorszych nowin z Polski. W zajętych pracą rękach, w bacznie wypatrujących oczach, poznać można było zawsze uwięzioną, polską furię, potężny ładunek utajonej energii uczuciowej. Myślę, że tym właśnie napięciom zawdzięczamy szereg utworów, napisanych przez marynarzy z niespodziewaną, nową siłą wyrazu. Kiedy indziej zastanawia u młodego chłopca refleksyjność, ujęta w poprawne ramy samodzielnie osiągniętej formy. Miłość Ojczyzny i walka o nią dźwięczały najszczerzej nie u znanych pisarzy i publicystów, zwykle przybranych w togę napuszonego posłannictwa, ale właśnie w prozie i wierszach tych, którzy naprawdę walczyli, rzeczywiście przelewali krew — nie na scenie i nie wśród politycznych kulis.

Na pokładzie „Pioruna", jak gdzie indziej, pisano szczerze i prosto o własnych myślach i odczuciach. Komitet redakcyjny oceniał, czy nie zachodzi wypadek „bujania", czy autor nie bawi się aby w „literata". „Nie możemy żądać, żeby każdy marynarz doskonale pisał, ale żądamy, aby każdy nasz autor czuł i patrzył po marynarsku". Pod takim hasłem przemawiał O. R. P. „Piorun".

Z felietonu pt. „Trzy wiosny" Józefa N., który wspomina wiosnę w Polsce, a potem — tragicznie piękną — we Francji, wyjmuję poniższy fragment wiosny trzeciej, atlantyckiej:

Ta wiosna jest inna — zupełnie inna. Rozlane w błękicie słońce i spokojna zieleń morza inne buduje refleksje. W olbrzymim bezmiarze wód, gdzieś z dala od lądu i ludzi, powiewa bandera polska. O. R. P. Piorun na morzu...

Spojrzenie młodego marynarza, pewne siebie, biegnie nad modrą falą w kres, gdzie niebo się z morzem zlewa, gdzie cel jego podróży — Wolność Ojczyzny! Ściągnięte brwi i zaciśnięte dłonie świadczą o zawziętości. Morze dało mu siłę przetrwania...

Wiersze „Konwój" i „Salwa", napisane przez autora „Dębno", a także jego „List do Matki" trzeba zacytować w całości. Czytelnik oceni sam ich wymowę. (Jeden z nich pt. „Salwa", zamieszczamy obok. **Przyp. Red.**)

Kiedy chcę dzisiaj odczuć z powrotem atmosferę, klimat i zapach „Pioruna", na którym odbyłem w charakterze gościa z lądu dwa długie patrole, czytam te właśnie wiersze. Od razu pogrążam się w tamtych atlantyckich rejsach i rozmowach, zwykle odbywanych na rufie okrętu — z widokiem na zielony wąwóz, nieustannie wyrywany przez nas w oceanie. Musi być prawda w wierszach, które mają siłę przywracania rzeczywistości. Czy przemówi ta prawda do tych, którzy marynarzami nie byli?

Humor na pokładzie „Pioruna" był prosty, czasem niewybredny. Do przytoczenia nadaje się historia o marynarzu, Stasiu Cumie:

Gdy młody marynarz Polak zachorował podczas pobytu we Francji, doktór kazał mu się rozebrać. Aż do tej chwili lekarz i pacjent porozumiewali się na migi. Następnie lekarz zaczyna marynarza indagować:

— Malade?

— Ma lat 21 — dziarsko odpowiada Staś Cuma.

— Malade beaucoup? — zapytuje lekarz powtórnie.

— Nie w boku — odpowiada szybko marynarz Cuma. — Mnie boli głowa.

— Pas travailler? — chce się lekarz dowiedzieć cośkolwiek, choćby murzyńską francuszczyzną.

— Tramwaje nie chodziły, przyszedłem piechotą — odpowiada Staś Cuma.

W Anglii — inne kłopoty. Pewien dżentelmen podszedł do „Stanleya" Cumy z otwartą papierośnicą i pyta:

— You Polish?

— Nie polę — odpowiedział chłopiec.

Minął od tej przygody pewien okres czasu. Staś Cuma, nawet ze snu zbudzony, wymienia bez błędu po angielsku nazwy wszystkich trunków. W tym czasie, poznawszy „dziewczynkę", napisał do niej list.

Tu sprawę objaśnia rysunek. Powabna Szkotka, której na imię Jane, łamie sobie głowę nad listem od Stanleya Cumy, gdyż list ten zaczyna się od słów: „Dear Gin", a obok narysowana jest butelka z napisem, z którego widać, że Cumie wszystko się poplątało: — „Dry... Jane".

Kochany gin! Sucha Jane!

Niewielka załoga kontrtorpedowca posiadała również własnego satyryka. Malował on po kolei wszystkich, oczywiście zaczynając od szarż. Dowódca „Pioruna" miał wielkie poczucie humoru, popierał dobry dowcip, więc piorunowy satyryk hulał bezkarnie. Na pewnym innym okręcie, gdzie dowodził oficer obraźliwy i ponury, lokalnym satyrykom działo się znacznie gorzej.

Narcyz — takie było „nom de guerre" samorodnego pamflecisty. Był on najbardziej niepodobny do delikatnego kwiatka. Słynął z najlepszego na okręcie apetytu. W lipcowym numerze gazetki, wydanym na Atlantyku, rozpoczął cykl swoich pamfletów od takiej filozoficznej tyrady:

Świat jest teatrem, a ludzie aktorzy,
którzy kolejno wchodzą i znikają.
Grają swe role źle, lub jeszcze gorzej,
lecz satysfakcję osiągną — bo grają.

Teatrem będzie i nasz okręt nawet:
niektórzy wielkich strugają aktorów
i robią z siebie widowisko klawe
z uwag, przemówień, zaleceń i sporów.

Autor charakteryzuje poszczególne osoby „teatru piorunowego". Oto niektóre:

Dekoratora mamy — do kaduka:
wolno, poważnie, „przecież wszędzie zdąży",
chodzi pokładem, śprytnych sobie szuka,
„właściciel shipu" — sam nasz mistrz chorąży.

Patyk ma w ręku, potężna osoba,
szuka, czy kuter, lub ankier nie zginął,
czy, jak należy, rufa jest za dziobem
i czy odwrotnie — dziób jest wciąż przed rufą.

Numer, z którego to cytuję, zawiera wielce znamienny list. Świadczy on o... żywych kontaktach marynarzy „Pioruna" ze społeczeństwem lądowym. Jest napisany po angielsku i podpisany przez panią P., prezeskę Klubu Dziewcząt w miejscowości G. List ów, zaadresowany do dowódcy okrętu, brzmi w tłumaczeniu:

„Szanowny Panie! Otrzymałam dziś przepiękny bukiet kwiatów od członków Pańskiego okrętu. Czy będzie Pan tak łaskaw przekazać im moje dzięki? Bardzo oceniam ten piękny gest, o którym nie zapomnę, nawet gdy kwiaty zwiędną. Niefortunny incydent, który wydarzył się w sobotę (tu jest wymieniona dokładna data), jest załatwiony. Klub nasz zawsze chętnie powita marynarzy waszej floty, dla których nasze serca biją sympatią. Dziewczęta klubowe łączą się ze mną w życzeniu dla Was dobrego szczęścia i błogosławieństwa Bożego..."

(Incydent polegał na „wylaniu" z klubu na mordę gości-cywilów).

Rysunek w tymże numerze wyobraża malowanie okrętu. Marynarz maluje piorunową strzałę na dziobie i mówi do oburzonego chorążego:

— To nic, panie chorąży! To żeby z daleka było widać, że to „Piorun".

W małej kabinie, redakcji gazety „Tu mówi Piorun", przyjęto mnie z honorami, należnymi starszemu koledze, dziennikarzowi i literatowi, ale z zachowaniem bardzo godnej postawy. O współpracę moją poproszono dopiero wtedy, kiedy okazało się, że publicznie nie rzygam i odbywam prawidłowe wachty oficerskie, odróżniając przy tym lewą burtę od prawej.

„DĘBNO"

Salwa

Spokojnie, cicho i czujnie
przestrzeń dzielimy dziobem.
Słońce. Minęło południe.
Przy stole,
zaczęli na dole
siódmy już z rzędu rober.

Łajby stuliły się w środek,
wachta się w słońcu leniwi.
Chłopców, wpatrzonych w pogodę,
przy działach
słoneczność oblała.
Zastygli, jakby nieżywi.
Wtem z dziobu meldują na pomost,
tuba drży walki przeczuciem:
— „lewo trzydzieści" samolot!
Dzwonki wzruszyły okrętem,
robra przerwano na dole —
...już nogi dudnią po trapie,
...jakaś potęga zaklęta,
...coś... niespokojne... nieznane,
niewymówione słowy.
Z pomostu: Spokój i siła!
Alarm bojowy!

Ruch szybki, szybszy od myśli,
serca nadzieją biją,
płoną zapałem głowy,
chwila się zdaje godziną:
— działa na kąt kursowy!

Myśli się kłębią i piętrzą
w podświadomości alarmach,
aż się rozleje w powietrzu,
skryta
w wybuchu zachwytach,
salwa!



JAN KUROPATWIŃSKI

Ze wspomnień kandydata

Wspomnienia te odnoszą się do drugiej podróży statku szkolnego „Lwów" na trasie Gdańsk — Birkenhead (Liverpool) — Aalborg — Kopenhaga — Gdańsk. Był to rok 1922. Podróż do Anglii, ojczyzny najlepszych marynarzy, do kraju Nelsona i niemniej od niego sławnego admirała literatury morskiej, Conrada, prawie nieznanego nam jeszcze wówczas pisarza, była dla mnie wielkim przeżyciem. Podróż morska w daleki świat, po nowe życie, nowe przygody, wrażenia — podróż niezapomniana.

Egzamin konkursowy do Państwowej Szkoły Morskiej w Tczewie wypadł pomyślnie. Na wstępie, spotkałem w szkole dwóch kolegów z Trzeciego Powstania Górnośląskiego: Tadka Meissnera i Julka Vaquereta. Meissnera znałem dotychczas ze słyszenia z czasów powstańczych. Wiedzieliśmy, że wysadził w powietrze most kolejowy pod Opolem. Z Julkiem Vaqueretem służyłem pod koniec powstania w jednym pułku. Był młodszym oficerem 1-szej kompanii mojego batalionu. Było się wtedy najmłodszym podporucznikiem i dowódcą batalionu, nie tylko w miniaturowej armii powstańczej, ale chyba w całej Armii Polskiej. Miałem lat siedemnaście. Mój Boże, cały świat był przede mną. A dziś...

W parę dni po egzaminach w Tczewie przyjechałem do Gdyni, gdzie zobaczyłem po raz pierwszy szkolny bark „Lwów". Stał na kotwicy na redzie. Przyznam się otwarcie, że byłem rozczarowany. Zupełnie inaczej wyobrażałem sobie ten statek. Z daleka — stał w odległości dobrej mili od brzegu — wyglądał jak łódka większych rozmiarów.

— I to ma być szkolny statek — pomyślałem.

Na molo stało kilku młodych marynarzy w okrągłych czapkach z wyhaftowanym, czerwonym napisem: Szkoła Morska. Jeden z nich miał na bluzie krzyż P. O. W. Był to nieco starszy chłopiec, o śniadej, zdrowej cerze, z krótko przystrzyżonymi wąsikami. Krępy, dobrze zbudowany. Ponieważ w klapie marynarki miałem również miniaturę tego samego krzyża, ośmielony wyciągnąwszy rękę, powiedziałem moje nazwisko. Spojrzał na mnie uważnie i ścisnąwszy mocno dłoń moją, odpowiedział z ujmującym uśmiechem:

— Kosko.

— Jestem nowym waszym kolegą, dopiero co przyjętym uczniem Szkoły Morskiej — powiedziałem.

— Jest pan tylko kandydatem do Szkoły Morskiej — poprawił z naciskiem jakiś wysoki dryblas, nie wyjmując rąk z kieszeni.

Byłem nieco speszony, ale nadrabiając miną, przedstawiłem się z kolei wszystkim obecnym.

Okazało się, że są to uczniowie trzeciego kursu, stare wygi morskie, bo mieli już za sobą jedną podróż zagraniczną. Wszyscy „starzy" żołnierze, ochotnicy z 1918 i 1920 roku: Zbigniew Deyczakowski, ułan jazłowiecki, zwany powszechnie, dla swojego wzrostu „Długim", Leon Rusiecki z Batalionu Morskiego, najsilniejszy chłop w całej Szkole, Adam Fedorowicz, poszukiwacz przygód, żołnierz Legii Cudzoziemskiej, Jerzy Prokulski, kapral IV-ej dywizji gen. Żeligowskiego, Józef Starbała, Kinast i Andrzej Cięciała, również ochotnicy Baonu Morskiego, nade wszystko zaś on — Stanisław Kosko.

Kochany Stach! Kochany „ojciec Kosko"! Będąc w Naczelnej Komendzie Nr III P. O. W., brał udział w organizowaniu na Ukrainie dywersji i sabotażów przeciwko Niemcom w 1917—18 roku. Podczas pobytu na Ukrainie służył jakiś czas w Dnieprzańskiej Czerwonej Flotylli, toteż z tego powodu uważaliśmy go za wyrocznię w sprawach marynarskich.

Pierwsze wrażenie nie zawiodło. Był to w istocie wartościowy i ujmujący kolega. Później w szkole zaprzyjaźniliśmy się gorąco. Prowadziliśmy długie dyskusje. Był entuzjastą pracy na morzu i dla morza, przewidywał szybką rozbudowę Gdyni, wierzył w rozwój naszej Marynarki Handlowej.

— Zobaczysz chłopie, co tu będzie za lat dwadzieścia — mówił mi nieraz, pokazując ręką nagie piaski, wydmy Kamiennej Góry i Oksywia, świecące pustkowiem. — Tu będzie metropolia morska Rzeczypospolitej!

Był to bezwzględnie wybitny umysł, otwarta głowa, nieposzlakowany charakter. Przy tym dobry człowiek. Pamiętam taki epizod: — płynęliśmy właśnie przez Zund, pogoda dopisywała, mewy z krzykiem uwijały się dookoła statku. Chłopcy na pokładzie wygrzewali się w sierpniowym słońcu na zakrytych lukach. Nagle wybuchła gwałtowna sprzeczka między jakimś uczniem i kandydatem. Po chwili zaperzony uczeń grzmocił po karku słabszego przeciwnika. W tym momencie zjawił się wśród nich Stach Kosko. Nie wchodząc w meritum sprawy, „lewym sierpowym" rozciągnął silniejszego (Mała, lecz ważna uwaga: na statku szkolnym nigdy bójek między uczniami nie było. Był to wypadek w istocie wyjątkowy).

Mieliśmy szczery respekt nie tylko dla jego mocnych pięści, lecz również i dla jego umysłu. Jakże okazał się odpowiedni na stanowisko dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, które objął w dwadzieścia lat później! Jeden z pierwszych jej wychowanków, znał wszystkie bolączki, zalety i wady systemu wychowawczego przyszłych kadr oficerów Marynarki Handlowej. Jako uczeń tej Szkoły, mocno duchowo z nią związany, umiał utrzymać jej dobre tradycje. Dbał o wysoki poziom etyczny swych wychowanków, zwracał pilną uwagę na postępy w nauce każdego. Był człowiekiem, o którym Anglicy powiedzieliby: „The right man on the right place" — „właściwy człowiek na właściwym miejscu".

O jego przywiązaniu do Szkoły świadczy najlepiej fakt, że kiedy na krótko przed wybuchem wojny zaproponowano mu w Warszawie, objęcie stanowiska konsula generalnego R. P. w Bombaju, odmówił, nie chcąc rozstać się z powierzoną mu uczelnią.

I taki człowiek musiał zginąć w pierwszym dniu wojny! Zginął, jak żył. Kiedy niemiecka bomba ugodziła mały, bezbronny statek „Gdynia", którym w tragicznych dniach wrześniowych dowodził, zginął śmiercią marynarza — na posterunku. Kapitan żeglugi wielkiej, Stanisław Kosko, dobrze zasłużył się Ojczyźnie.

Lecz wróćmy do dalszych wspomnień. Na pokładzie szkolnego statku rozmawiano jakimś dziwnym językiem. Do uszu moich dochodziły wyrazy, których absolutnie nie rozumiałem. Jakieś bukszpryty, marszpikle, wanty, topenanty, salingi, marsy, groty, a przede wszystkim... „wihajstery". Ten tajemniczy wyraz najbardziej mi imponował, dopóki nie pojąłem, że ma on oznaczać, każdą rzecz, którą... trudno określić. Dla kandydata, który pierwszy raz wszedł na pokład statku, wszystko bywa jedną wielką niewiadomą, czyli właśnie takim „wihajsterem".

Co starsi uczniowie używali przy tym co chwila zwrotów angielskich. Ale — jak się to rychło okazało — ograniczały się one do słów: „thank you", „good bye", „if you please", „damned", „bloody cat" i — niech to wystarczy...

Pamiętam, jak jeden z uczniów zaczepił w tramwaju gdańskim jakiegoś jegomościa, udając rasowego Anglika:

— What time is it?

Nieznajomy spokojnie wyjął zegarek i odpowiedział najczystszą angielszczyzną:

— Three o'clock, please. By the way, may I ask you, where is Harbour's Master Office?

Skonfundowany kolega zapomniał od razu języka w gębie. Języka angielskiego oczywiście nie znał. Przeto ni z tego, ni z owego, odpowiedział Anglikowi: — „spasibo" — i szybko wyskoczył z tramwaju.

Znalazłszy się na pokładzie szkolnego statku, myślałem, że wyjedziemy w podróż pełną przygód, obfitującą w jakieś nadzwyczajne wypadki. A tu nic, tylko siedź, bracie, na redzie i szoruj cegiełkami deski pokładu, albo maluj burtę.

Wstawaliśmy o godzinie szóstej. Codziennie przed śniadaniem wychodził nasz stary (mam na myśli kapitana statku) przed ustawionych w dwurzędzie na pokładzie uczniów i kandydatów i po tradycyjnej komendzie: „Do bandery front, czapki zdjąć!" — białoczerwona flaga radośnie szybowała ku górze.

Zaraz potem następowały komendy: „Buty, skarpety — luz". „Na wanty szkrabaj się!" Tej ostatniej komendzie towarzyszył dodatkowy okrzyk: „Ostatniego nie ma!". Gromada roześmianych chłopców pięła się na wyścigi po wantach dwóch masztów, foku i grotu, aż do salingów, by zejść po stronie bakburty na pokład. Z jakimże apetytem jadło się potem śniadanie!

Komendantem „Lwowa" był wówczas kapitan żeglugi wielkiej Tadeusz Ziółkowski, b. oficer marynarki niemieckiej, gdzie pływał na żaglowcu, bazie zaopatrzeniowej dla łodzi podwodnych. W czasie pierwszej wojny światowej przeżył on na Atlantyku siedemnaście miesięcy, nie widząc lądu. Niski, przysadzisty, tęgi, o twarzy czerwonej, jakby modelowanej w surowym befsztyku, odznaczał się przy tym wspaniałą łysiną, z której prawie nigdy nie zdejmował czapki. Pod szorstką powłoką tego świetnego marynarza, kryło się prawdziwie złote serce. Dziś, niestety, nie żyje. Wykończyli go Niemcy.

Na statku podzieleni zostaliśmy na trzy wachty. Uczniami trzeciego kursu obsadzono stanowiska oficerów wachtowych. W pierwszej był Jędrek Cięciała, w drugiej Stach Kosko, w trzeciej Czesiek Antkowiak. Zostałem przydzielony do pierwszej wachty.

Komendantem mojej wachty był kpt. ż. w. Konstanty Maciejewicz, późniejszy długoletni dowódca „Lwowa" i „Daru Pomorza", obecny dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Pospolicie zwany „Maciejem", łagodny, choć nerwowy, był nadzwyczaj lubiany przez podkomendnych.

Z innych oficerów przypominam sobie na statku 2-go oficera kpt. Tadeusza Szczygielskiego, późniejszego komendanta „Elemki", a obecnego dowódcy m/s „Morska Wola". Kiedy kpt. Szczygielski zachorował, zastąpił go „mały" kpt. Józef Borkowski. („Duży" Borkowski, niemniej popularny wśród marynarzy, pływał na statkach GAL-u). Trzecim oficerem był inż. Stefan Ancuta, kierownikiem nauk kpt. Mamert Stankiewicz, ostatni dowódca m/s „Piłsudski", (zginął śmiercią marynarza podczas ostatniej wojny na Atlantyku). Astronomię wykładał kpt. Antoni Ledóchowski, dzisiejszy inspektor i profesor matematyki w P. S. M. Przypominam tu sobie również m. inn. radio-telegrafistę, Aleksego Kwiatkowskiego, również dzisiejszego instruktora w P. S. M., oficera prowiantowego, Niewiadomskiego, bosmanów Borasia i Głowackiego oraz żaglomistrzów Leszczyńskiego i Kaletę.

Bosman Leszczyński, siwy, wysoki, zasuszony, ogorzały od wiatrów morskich, jako wychowawca pierwszych kapitanów polskiej Marynarki Handlowej, był przez ćwierć wieku żywą legendą na wszystkich statkach szkolnych. Rzadko kiedy wychodził na ląd. Statek był mu domem, a uczniowie rodziną, którą traktował po ojcowsku. Zmarł w czasie wojny w Szwecji, pilnując wytrwale „Daru Pomorza". Nie doczekał, niestety, powrotu ukochanej fregaty do Gdyni, nie usłyszał już tupotu bosych nóg nowych kandydatów na pokładzie tego statku.

Jakoś w połowie sierpnia, po załadowaniu w Gdańsku kopalniaków (są to bale drzewne, używane do podpierania chodników w kopalniach węgla) wypłynęliśmy nareszcie na Bałtyk. Morze, wbrew temu, co pisał Uniłowski w swoim laickim „Pamiętniku morskim", nie jest bynajmniej monotonne. Przeciwnie, godzinami podczas wacht mogłem wpatrywać się w daleką pustosz wodną, zawsze widząc na niej coś nowego. Wspaniałe wschody i zachody słońca emocjonowały mnie jako malarza. Burze obserwowałem z ciekawością i przyznać muszę otwarcie — ze strachem. Sądzę, że nie ma na świecie marynarza, który by nie doznawał lęku wobec burzy morskiej. O takim, który by twierdził, że nie obawia się sztormu, można powiedzieć, że nigdy na morzu nie pływał.

Tak więc „zaraziłem się" morzem. Wżywałem się w nie coraz bardziej. Życie na statku płynęło barwnie i — wyznam bez najmniejszej przesady — radośnie. Mimo nawału pracy, były to najszczęśliwsze dni.

A wrażenia? Płynąc obok Bornholmu, obserwowaliśmy w busoli zjawisko zaburzeń magnetycznych. To znów, przepływając przez Zund, widzieliśmy z bliska, szeroko na 30 km rozłożony port kopenhaski, a wkrótce potem słynny zamek w Helsingor, miejsce tragedii Hamleta, królewicza duńskiego. Na Skageraku mieliśmy zderzenie we mgle z niemieckim kutrem szmuglerskim. Nie obyło się przy tym bez pewnej awarii. W kanale La Manche, rzecz niezwykła, zaskoczył nas kompletny still. Trzy pełne dni i noce zwisały z rej bezwładne, nieruchome żagle.

Jak widać z tego, na brak wrażeń nie można było narzekać. Wyrastały przed nami coraz to inne nieznane porty: Birkenhead, Aalborg, Kopenhaga. Wówczas to właśnie, w rejsie w 1922 r., powstała owa słynna piosenka (na melodię „Towarzystwo weteranów"), którą przez szereg lat śpiewały następne edycje uczniów na pokładach statków szkolnych.

Z rufy słychać głos zachęty:
— Szatany przeklęte,
Ma familia cała
Lepiej pracowała!
Babka sama cumowała,
A ciotka halała
Ober-marsa fała
I bram tyż.

A motorki oba naprzód
A motorki rżną!
Jakież owersztagi
Bez motorków są?
do luftu
Wszystko jedno, czy to kuchnia,
Czy magazyn jest,
Byle żryć dawali
Fest, a fest!

Mamercie miły, Mamercie,
Wejdź na reje, stań na percie!
Mamercie, miły Mamercie,
Stań na rei, stań!

Twórcą tej jednej z pierwszych piosenek szkolnych był uczeń drugiego kursu, Tadeusz Dębicki, późniejszy autor kilku książek marynistycznych, obecny dyrektor GAL-u w Gdyni.

Dobre to były czasy, pamiętna podróż, niezapomniani przyjaciele. Dziś wielu z nich nie ma pośród nas. Nie tylko zabrakło komendanta Ziółkowskiego, pierwszego kapitana, który przekroczył równik pod polską banderą, nie tylko „ojca" Kosko, nie tylko kpt. Mamerta Stankiewicza, który był wzorem marynarza-gentlemana. Nie ma również wśród nas znanej „mutry", Janusza Garbowieckiego, nie ma inż. Olgierda Zaborowskiego, żołnierza-marynarza, odznaczonego krzyżem Virtuti Militari. Nie żyje również „długi" Zbyszek Deyczakowski, kapitan „Roburów".

To ci, o których wiemy z pewnością, że w okresie ostatnich lat odeszli na wieczną wachtę. O wielu innych brak jeszcze dotąd wiadomości. Rozpędziła ich burza wojenna po wszystkich morzach i oceanach świata. Teraz wzywa ich Ojczyzna do siebie. Wracajcie, jak najszybciej! Gdynia, którą opuściliście przed laty, czeka na was!

Polska Marynarka Wojenna

Według prasy polskiej, wychodzącej na Zachodzie, Polska Marynarka Wojenna straciła w ciągu działań wojennych od 1.IX.1939 r. **dwadzieścia cztery jednostki**. Poniesione przez nią straty nabierają wyrazu, gdy spojrzymy na poniższe zestawienie

O. R. P.	„DRAGON"	krążownik
„	„BAŁTYK"	stary krążownik, służący jako koszary szkolne dla ćwiczebnych oddziałów Mar. Woj. w porcie oksywskim
„	„WICHER"	kontrtorpedowiec
„	„GROM"	„
„	„ORKAN"	„
„	„KUJAWIAK"	„
„	„ORZEŁ"	duży okręt podwodny
„	„JASTRZĄB"	okręt podwodny
„	„GRYF"	stawiacz min
„	„KOMENDANT PIŁSUDSKI"	kanonierka
„	„GENERAŁ HALLER"	„
„	„GDYNIA"	okręt pomocniczy, przystosowany do służby minowej
„	„GDAŃSK"	„ „ „ „ „
„	„JASKÓŁKA"	trawler
„	„MEWA"	„
„	„CZAJKA"	„
„	„RYBITWA"	„
„	„CZAPLA"	„
„	„ŻORAW"	„
„	„MEDOC"	patrolowiec-trawler
„	„MAZUR"	torpedowiec
„	„POMORZANIN"	okręt pomocniczy w służbie hydrograficznej
„	„NUREK"	okręt pomocniczy służby nurkowej
„	„SMOK"	okręt pomocniczy

Na liście strat, jakie poniosła Polska Marynarka Wojenna w okresie kooperacji z Royal Navy, w czasie gdy Niemcom przeciwstawiono potęgę morską W. Brytanii i innych sojuszniczych narodów, figurują: krążownik O. R. P. „Dragon", dwa okręty podwodne: O. R. P. „Orzeł" i „Jastrząb", trzy kontrtorpedowce: O. R. P. „Orkan", „Kujawiak" i „Grom"; z trawlerów: O. R. P. „Medoc".

Jak przedstawia się obecny skład Polskiej Marynarki Wojennej na zachodzie? Odpowie na to zestawienie z dnia 31.12.45 r.:

O. R. P.	„CONRAD"	krążownik
„	„GARLAND"	kontrtorpedowiec
„	„PIORUN"	„
„	„ŚLĄZAK"	„
„	„KRAKOWIAK"	„
„	„BURZA"	„
„	„BŁYSKAWICA"	„
„	„SOKÓŁ"	okręt podwodny
„	„DZIK"	„ „
„	„WILK"	„ „

Do powyższej liczby dziesięciu okrętów, należy ponadto doliczyć dziewięć ścigaczy, pełniących obecnie służbę we flocie Polskiej Marynarki Wojennej na Zachodzie.

J. K.

Kultura i sztuka na Wybrzeżu

GDYNIA

Na czoło wydarzeń kulturalnych Wybrzeża wysunęła się ostatnio premiera „Ślubów Panieńskich" Al. Fredry w Teatrze Miejskim „Komedia". Staranna oprawa i sumienna gra zespołu w reżyserii Wandy Jarszewskiej sprawiły, że „debiut" Fredry na Wybrzeżu wypadł pomyślnie. Sztuka została serdecznie przyjęta przez gdyńską publiczność, zwłaszcza przez młodzież. Odniesiony sukces świadczy o poważnym kroku naprzód w budowaniu tradycji dobrego teatru zarówno w Gdyni, jak i na Wybrzeżu.

W dniu 28 bm. wydział kulturalno-oświatowy Spółdz. Wyd. „Czytelnik" zaprosił na „Śluby panieńskie" gdyńskich robotników portowych.

GDAŃSK

Amatorski, ale pozostający pod fachowym kierownictwem zespół dramatyczny Miejskiego Wydziału Kultury i Sztuki wystawił w dn. 20—22 ub. m. w Teatrze Miejskim „Fircyka w zalotach" Fr. Zabłockiego. Dobudówkę inscenizacyjną stanowił dodany do sztuki akt IV-ty, demonstrujący fragment opery K. Kurpińskiego „Zamek na Czorsztynie". Szczęśliwe rozwiązanie trudności inscenizacyjnych świadczy o inteligencji i pomysłowości organizatorów.

„Odkryta" przez płotkarskie języki rewelacyjna zawartość Góry Biskupiej w Gdańsku, w rzeczywistości — jak się dowiadujemy — streszcza się do kilkunastu starych krat i odrzwi kościelnych, sklasyfikowanych już dawno przez Woj. Wydział Kultury i Sztuki.

Z ostatnich prac konserwatorskich zanotować należy zabezpieczenie 73 cennych obrazów (w tym Möllera), 7 medalionów z kościoła św. Katarzyny i złożenie ich w nowej zbiornicy w Spichrzu Opackim.

SOPOT

Do ciekawszych wydarzeń należała premiera „Szkarłatnych róż" Aldo Benedetti, wystawiona w dniu 14 ub. m. w Teatrze Dramatycznym.

W dniu 25 ub. m. odbył się w Teatrze Dramatycznym wieczór autorski Edwarda Fiszera, poprzedzony słowem wstępnym Janusza Rychlewskiego.

SŁUPSK

Teatr w Słupsku przechodził rozmaite fazy upadku. Bogate zapasy kostiumów i dekoracji, pochodzące z poniemieckich magazynów „Ufy", zostały niemal doszczętnie wyszabrowane. Zaledwie „niedobitki" ocalił Woj. Wydział Kultury i Sztuki dla Gdyni i Gdańska. Na szczątkach wiana Melpomeny w Słupsku chce obecnie osiąść znany teatrolog ob. Byrski wraz ze swoją Szkołą Dramatyczną z Kazimierza, celem stworzenia tu przyszłego teatru zawodowego.

MALBORK

Z braku ludzi do strzeżenia starego zamku pokrzyżackiego, zajęli się tą sprawą szabrownicy. Skutkiem tego, mimo opieczętowania budowli, książki i inne cenniejsze przedmioty — ulotniły się. Przykre, ale prawdziwe.

TCZEW

Kościół św. Krzyża z XIII-ego i podominikański z XIV-ego wieku poddano remontowi. Lecz halę miejską — jeszcze nie. Zwraca na to uwagę miejscowy poeta J. Nałęcz, który w swej „Satyrze lokalnej" pisze dosłownie:

„Lecz jak wszystkim to wiadomo
powiat nasz jest niezamożny:
budżet mocno okrojono
trza w wydatkach być ostrożnym".

SZTUM

Tam, gdzie nie dociera jeszcze regularnie kolportaż prasowy, dotarł Słowacki z „Balladyną". Wystawiono ją siłami miejscowych amatorów. Ambicje sztumskiego zespołu teatralnego trzeba potraktować życzliwie.

(A. R.)

Oddział Gdański Związku Zaw. Literatów Polskich z siedzibą w Sopocie

Wydarzeniem ważnym, które w najbliższej przyszłości niewątpliwie wpłynie na ugruntowanie życia literackiego na Wybrzeżu, było zorganizowanie w dniu 11-go lutego br. Oddziału Gdańskiego Z. Z. L. P.

Ze względu na ważność zadań, jak i w uznaniu dotychczasowej, aktywnej działalności literatów, osiadłych na stałe na Wybrzeżu, Zarząd Główny Z. Z. L. P. w Warszawie upoważnił ich do utworzenia Gdańskiego Oddziału w ramach obowiązujących warunków statutowych Z. Z. L. P.

Trzeba zaznaczyć, że rzetelne zasługi w staraniach o utworzenie Gdańskiego Oddziału Z. Z. L. P. położyły dwa zrzeszenia: Bractwo Literackie w Gdańsku oraz pierwszy, najwcześniej na Wybrzeżu zorganizowany, Klub Literacki w Sopocie, który — dodajmy — już od chwili założenia w dniu 3-go sierpnia ub. r. powierzył swemu Zarządowi jako jedno z naczelnych zadań przygotowanie podstaw organizacyjnych dla utworzenia w przyszłości Oddziału Z. Z. L. P. (W Klubie Literatów: — przewodniczący, Janusz Stępowski, wiceprzewodniczący, Kazimierz Barnaś, sekretarz Janusz Rychlewski; w Bractwie Literackim: przewodniczący, Edwin Jędrkiewicz, wiceprzewodniczący, Malwina Szczepkowska).

Na zebraniu organizacyjnym w dniu 11 ub. m. w Domu Literatów w Sopocie (ul. Powst. Warsz. 29), stwierdziwszy wymaganą statutem ilość rzeczywistych członków Z. Z. L. P., dokonano wyboru pierwszego zarządu Oddziału Gdańskiego Z. Z. L. P. w składzie: **prezes Edwin Jędrkiewicz, skarbnik Malwina Szczepkowska, sekretarz Jerzy Lau. Członek Zarządu — Janusz Stępowski. Do komisji rewizyjnej weszli: Mieczysław Zydler i Maria Szpyrkówna. Do sądu koleżeńskiego: Mieczysław Jarosławski i Gustaw Olechowski.**

Uchwalono, że w toku weryfikacji innych, osiadłych na Wybrzeżu literatów, zarówno skład komisji rewizyjnej, jak i sądu koleżeńskiego zostanie w najbliższym czasie uzupełniony przez wybór trzeciego członka.

Przed świeżo zorganizowanym Oddziałem Z. Z. L. P. wyłania się odpowiedzialna działalność. Wystarczy nadmienić np. o weryfikacji pokaźnej ilości członków-kandydatów, jak i o roztoczeniu opieki nad dalszym rozwojem niezwykle żywotnych placówek, biorących udział w ruchu artystycznym i literackim na miejscowym terenie w zrzeszeniach: w Bractwie Literackim i Klubie Literackim. Z powodu utworzenia Oddziału Gdańskiego Z. Z. L. P. i wyboru jego władz spośród literatów, w znacznej części biorących dotąd udział w Zarządach Bractwa i Klubu Literackiego, zrzeszenia te na mocy Walnego Zebrania swych członków dokonają wkrótce wyboru nowych Zarządów.

Rozwijający się w ostatnich miesiącach ruch literacki w Gdyni, Wejherowie, w Oliwie, nawet w Sławnie, składa również na Zarząd Oddziału Gdańskiego Z. Z. L. P. obowiązek roztoczenia nad nim opieki, celem ugruntowania i usprawnienia także i tych ze wszech miar pożytecznych placówek artystyczno-kulturalnych na naszym rozległym terenowo i złaknionym potrzeb kulturalnych, Wybrzeżu.

Podkreślić należy, że na mocy powziętej w dniu 11 lutego uchwały Zarządu, siedzibą Gdańskiego Oddziału Z. Z. L. P. jest **Sopot**. Sekretariat Oddziału mieści się w Domu Literatów (ul. Powst. Warsz. 29, I-sze piętro). **(Z. I.)**

Grafiki Stanisława Rolicza

Wśród prac artystów-grafików, osiadłych na Wybrzeżu, zasługują na uwagę grafiki Stanisława Rolicza, repatrianta z Wilna, obecnie mieszkańca Gdyni.

Należy on do najmłodszego pokolenia artystów. W 1940 r. ukończył Wydział Sztuk Pięknych przy Uniwersytecie im. Stefana Batorego w Wilnie, gdzie malarstwo studiował w pracowniach profesorów: Ruszczyca, Ślędzińskiego i Jamonta, grafikę artystyczną zaś pod kierunkiem prof. Jerzego Hoppena.

Stanisław Rolicz jest rozmiłowanym w swoim zawodzie artystą, benedyktyńskiej wprost pracowitości. Świadczy o tym około pięćdziesiąt jego prac graficznych, wykonanych w bardzo ciężkich dla ich twórcy latach okupacji. Stanowiły one część pierwszej w niepodległej Polsce wystawy Polskich Artystów Plastyków, która miała miejsce w Toruniu w sierpniu 1945 r.

S. Rolicz jest realistą. Twórczość jego według tematów można podzielić na dwie kategorie. Pierwsza obejmuje wszystko to, co na zasadzie bezpośredniego doznania odtwarza on z precyzyjną dokładnością cyzelera, a mianowicie architekturę i portret, do drugiej można zaliczyć kompozycje, które powstały w wyniku psychicznego buntu artysty przeciwko okrucieństwom wojny.

Jednak o ile architektura i portret, oparte na rzetelnym rysunku, który cechują subtelne niuanse kreski i właściwie rozmieszczone, o urozmaiconej gamie plamy światłocienia, chociaż nic nowego nie wnoszą do sztuki graficznej, mają bezwzględnie nieprzemijającą wartość, o tyle alegoryczne kompozycje St. Rolicza, o ujawniających się wyraźnie wpływach mitologii (przeważnie greckiej) — uważam za pozycje chybione. Niewątpliwie młody artysta, odnajdzie wkrótce wypowiedź, opartą na swojej własnej wizji.

Stanisław Rolicz, któremu nie obca jest żadna technika graficzna, faworyzuje drzeworyt, miedzioryt i akwafortę.

Obecnie w technice akwafortowej przygotowuje tzw. „Tekę Gdańską", która składać się będzie z około 20-tu prac, przedstawiających mniej, lub więcej zniszczone podczas działań wojennych, zabytki architektoniczne tego miasta. „Teka Gdańska", oprócz walorów artystycznych, posiadać będzie wartość dokumentaryczną.

S. Rolicz wykonał także kilkanaście drzeworytów, mających na celu, swą historyczną treścią ilustracyjną, wykazanie odwiecznej łączności Polski z odzyskanymi ziemiami zachodnimi.

W bieżącym numerze naszego czasopisma zamieściliśmy zdjęcie akwaforty, należącej do „Teki", a przedstawiającej północny fragment kościoła N. M. P. z kaplicą królewską. W następnych numerach zamieścimy dalsze prace tego artysty.

Natalia Jarczewska

Wyróżniona nowela

Styczniowy, numer 4 „Odrodzenia" podaje wyniki ogłoszonego przez Związek Zawodowy Literatów Polskich w maju 1945 roku konkursu na nowelę.

Ze względu na wyrównany poziom artystyczny utworów wyróżnionych, jury uchwaliło żadnej z 651 nadesłanych prac nie odznaczyć pierwszą, drugą i trzecią nagrodą, natomiast sumę 30.000 zł podzielić pomiędzy autorów 10 wyróżnionych nowel.

Wśród tych wyróżnionych utworów znajduje się nowela pt. „Kwitnące Sady", pióra młodego literata Jana Tadeusza Zaleskiego, osiadłego w Gdyni. Należy ona do opracowywanego przez autora cyklu pt. „Zamek". Motywem jej, jak i całego cyklu, są wspomnienia przeżyć więziennych. Autor, schwytany przez Niemców w 1942 r. w Lublinie, przeszło rok więziony był w „zamku lubelskim".

„Kwitnące Sady" ukazały się w nr. 8 „Odrodzenia". Nowelę tę cechuje duże napięcie dramatyczne, plastyczna charakterystyka postaci i jędrna, zwięzła proza.

K. H.

Polskie Radio w Gdańsku

Wstępne prace przy zorganizowaniu Polskiego Radia w Gdańsku datują się od maja ub. r.

Warunki pracy były w tym okresie niezwykle trudne. Niemcy, niszcząc Gdańsk, wysadzili w powietrze i radiostację. Sześciopiętrowy „Dom Radia" legł w gruzach. Również i pięciokilowatowa radiostacja w Jelitkowie pod Oliwą została przez Niemców całkowicie zniszczona. Zabrakło przy tym nie tylko odpowiednich pomieszczeń dla studia i dyrekcji, ale i wszelkiego materiału technicznego.

W tych okolicznościach trzeba było wszystko na nowo montować. Pomimo trudności, już w pierwszych dniach czerwca ub. r. zdołano uruchomić krótkofalową, poniemiecką radiostację, przejętą od Armii Czerwonej. Umiejscowiona na korzystnym terenie, na t. zw. „Wzgórzu Gradowym", o dwóch masztach 45-ciometrowej wysokości i sile półtora klw., radiostacja ta podjęła wkrótce pracę, zapoczątkowując tym samym pierwszy, historyczny okres polskiej radiofonii w Gdańsku. Dnia 1-go lipca ub. r. po raz pierwszy z jej anteny popłynęły słowa polskie: — transmitowano fragmenty uroczystości Święta Morza z Placu 1-ego Maja. Od tej chwili polski Gdańsk rozbrzmiał na falach eteru.

W lipcu i sierpniu ub. r. wydział programowy rozgłośni prowadził swą pracę na trzech radiowęzłach: w Gdańsku, Sopocie i Gdyni. Na półtoragodzinny program składały się zrazu kronika Wybrzeża, felieton aktualny, muzyka z płyt, komunikaty i ogłoszenia. Dnia 27 sierpnia radiostacja ustaliła swą pracę programową; odtąd powiększa ją i wciąż ulepsza. Od drugiej połowy października wprowadza audycje dla dzieci. Obecnie w ramy programu wchodzą audycje na tematy repolonizacji, zagospodarowania miejscowego terenu, repatriacji, odbudowy portów, ponadto poświęca się w nich dużo uwagi twórczości literackiej, zagadnieniem kultury kaszubskiej, jako też sprawom morskim.

Jeszcze dotychczas program rozgłośni gdańskiej jest nadawany z prowizorycznego studia, które się mieści w fortach na „Wzgórzu Gradowym". W najbliższym czasie przed Polskim Radiem w Gdańsku — budowa studiów przy ulicy Grunwaldzkiej we Wrzeszczu. Zasięg rozgłośni obejmuje Województwo Gdańskie i część Mazurskiego.

Na czele dyrekcji stoi Wacław Paroll, jeden z pierwszych pracowników Polskiego Radia w Gdańsku. Naczelnikiem wydziału programowego jest Alina Szenwaldowa; kierownikiem artystycznym Halina Hohendlingerówna, ceniona autorka słuchowisk, znana od lat czternastu jako współpracowniczka Polskiego Radia w Wilnie; kierownictwo muzyczne znajduje się w rękach prof. Tylewskiego. Dział literacki objął ostatnio Alfred Świerkosz. W wydziale programowym współpracują m. in. dr M. Dragan, J. Kilarski, dr J. Pelczar, J. Stępowski, J. Rychlewski, dr W. Zarzycki, dr. W. Górkowa, Fr. Sędzicki, J. Ceynowa, M. Boniecka, N. Rydzewska, M. Szczepkowska. Speakerami są: Bettowa, H. Banachówna i Sójka. (Zauważyliśmy niestety, że się już niejeden raz spóźnili do mikrofonu, wolimy jednak przypuścić, że winę za to ponoszą trudności komunikacyjne i że było to naprawdę „po raz ostatni").

Kto poszukuje przy odbiorniku Gdańska, odnajdzie go na fali 1339 metrów.

A. Ś.

PRZEGLĄD PRASY

Na temat morza, spraw morskich i kaszubskich przyniosły ostatnio czasopisma literackie kilka interesujących wypowiedzi.

O twórczości Conrada Korzeniowskiego piszą m. in. Adam Podkowiński w styczniowym numerze poznańskiego **„Życia literackiego"**, jako też F. M. Jacyna w **„Dziś i Jutro"** (nr 5) w związku z książką Parandowskiego „Godzina śródziemnomorska".

Dużo uwagi poświęcono i Kaszubszczyźnie. Artykuł w 4-tym n-rze **„Polski Zachodniej"** pt. „Nigdy do zgube nie przyńdą Kaszube" omawia w ogólnym zarysie sprawę kaszubską z punktu widzenia historycznego i literackiego, przedstawiając ponadto postulaty styczniowego kongresu w Wejherowie w sprawie repolonizacji zniemczonych Kaszubów oraz rozbudowy gospodarczej i kulturalnej regionu. Literaturą kaszubską zainteresowało się też w ostatnim czasie **„Odrodzenie"**. Po artykule o Aleksandrze Majkowskim — Tetmajerze Kaszubszczyzny, czasopismo to zamieszcza w 5-tym n-rze drugi artykuł Mieczysława Dereżyńskiego, dając w nim zarys historii literackiego ruchu kaszubskiego. Napisany zwięźle i ze znajomością rzeczy artykuł ten można polecić każdemu, kto interesuje się sprawami kaszubskimi.

Reklamacją zgermanizowanych dusz polskich na ziemi lęborskiej jest artykuł Stanisława Jasińskiego w n-rze 3-im śląskiej **„Odry"**, która w następnym numerze daje „Przegląd literatury o ziemiach odzyskanych za rok 1945".

Poważnie i interesująco redagowana bydgoska **„Arkona"** przynosi w swym lutowym n-rze szkic Andrzeja Bukowskiego o poecie kaszubskim, Janie Karnkowskim. W tymże samym n-rze o słowiańskim charakterze księstwa pomorskiego wypowiada swe uwagi Władysław Dziewulski, polemizując ze starszą generacją naszych historyków. Feliksowi Nowowiejskiemu, pieśniarzowi z Warmii, który w szerokim zakresie wprowadził temat morza do polskiej muzyki współczesnej składa **„Arkona"** hołd artykułem M. Tomaszewskiego. O Rugii i pobycie na tej wyspie Wincentego Pola przypomniał Stanisław Helsztyński. Miesięcznik omawia ponadto prace „Instytutu Zachodniego", ilustrujące dziesięć wieków zmagań Polski z Niemcami i walkę o dostęp do Bałtyku.

Należy wspomnieć, że poprzedni, styczniowy nr **„Arkony"** przyniósł wrażenia Ewy Osten-Osbachowicz: „Kalkomanie gdańskie", szkic historyczny Stanisława Helsztyńskiego pt. „Schinesghe, gród Triglava", poświęcony polskiemu Szczecinowi oraz artykuł dr. Mariana Pelczara o Bibliotece Miejskiej w Gdańsku i jej dziejach.

Styczniowy nr **„Morza"**, miesięcznika Ligi Morskiej, przedstawia się wcale interesująco zarówno pod względem literackim jako też informacyjnym. Obok fragmentów z bitwy o Atlantyk, znajdujemy w nim szkic W. Słabczyńskiego o nowych koncepcjach polityki zagranicznej, reportaż Wandy Melcer o stoczni rybackiej w Gdyni oraz wyjątki z XII-go rapsodu „Odyssei" w przekładzie Mleczki. W n-rze przeczytaliśmy z przyjemnością fragment drugiego aktu „komedii gdańskiej" Artura Marii Swinarskiego pt. „Latający Holender", nawiązujący do czasów panowania Władysława IV-ego. Byłoby wskazane, aby komedią tą zainteresowały się nasze teatry na Wybrzeżu, zwłaszcza Teatr Miejski w Gdyni.

Lubelski **„Zdrój"**, nawiązując do historii Wybrzeża, zamieścił w swym n-rze 5-tym artykuł Ireny Gumowskiej o dwóch sławnych Polakach-Gdańszczanach: astronomie Janie Heweliuszu i sztycharzu Jeremiaszu Falcku.

Edward Martuszewski

Pomnik Sienkiewicza w Gdyni ocalał

Na Kamiennej Górze, ufundowany sumptem Napoleona Korzona, dyrektora Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego „Polskarob", stanął latem w 1939 r. pomnik Sienkiewicza. Pomnik zastąpił dawne, gipsowe popiersie, które w 1924 r. niemalże w tym samym miejscu ufundowane zostało przez Pierwsze Polskie Tow. Kąpieli Morskich, założone w 1919—20 r. przez Ryszarda Gałczyńskiego.

Niebawem po wkroczeniu Niemców do Gdyni, pomnik skazany został na zagładę. Zdawało się, że miasto i jego mieszkańcy nie ujrzą już nigdy pamiątki, która wyrażała najżywsze uczucia kaszubskiej ziemi w hołdzie dla autora „Krzyżaków".

Okazuje się jednak, że była to chwilowa rozłąka. Pomnik Sienkiewicza, strącony przez Niemców z cokołu — wymknął się z pod oka gestapowców, rezydujących w pobliskim budynku.

Osobliwe były jego koleje. O los pomnika zatroszczył się jeden z gdyńskich mieszkańców, Edmund Śmierzchalski, który ciemną, październikową nocą, przetransportowawszy popiersie do szopy, służącej za składnicę odpadków, zakopał je tu pod warstwą piasku. W ten sposób, ukryty przez dzielnego gdynianina, przetrwał pomnik Sienkiewicza sześć lat germańskiego potopu.

Zapewne już w niedługim czasie pomnik ten stanie w Gdyni na dawnym miejscu.

(Z. I.)

Z kambuza*)

PIERWSZA NOMINACJA NA KONTRADMIRAŁA W ODRODZONEJ POLSCE

Z dniem 1.III br. uchwałą Prezydium K. R. N., Szef Sztabu Głównego Polskiej Marynarki Wojennej, pełniący obowiązki Dowódcy Polskiej Marynarki Wojennej, kmdr dypl. Adam Mohuczy został mianowany kontradmirałem.

ANTONI ABRAHAM — PATRIOTA KASZUBSKI

Na malowniczym cmentarzu oksywskim znajduje się skromna mogiła wielkiego patrioty kaszubskiego, Antoniego Abrahama. Zmarł przed 22 laty. Zaledwie przez trzy lata cieszył się połączeniem Wybrzeża z Polską, chociaż walczył o to przez całe życie.

Urodził się 19 grudnia 1869 roku. Z zawodu robotnik, całe życie poświęcił pracy społecznej. W czasie zaboru pruskiego stale mieszkał w Oliwie, skąd potajemnie udawał się do wszystkich prawie wiosek bliższej i dalszej okolicy. Potajemnie, nocami, urządzał zebrania i wiece. Zanim żandarmeria niemiecka zdołała interweniować, uchodził do następnej wsi, gdzie znów organizował nowe zebrania i wiece. Jego to niezmordowanej działalności należy zawdzięczać, że z terenu Wybrzeża wybierani byli do sejmu pruskiego posłowie — Polacy.

Kilkakrotnie był aresztowany. Każde aresztowanie gruntowało w nim tym większą w działalności zaciekłość. Według opowiadań tutejszej ludności stale był w drodze. Jego zasługą, że Kaszubi uświadamiali sobie więź, łączącą ich z Polską.

Niedługo przed wybuchem pierwszej wojny światowej, w czasie przemawiania na wiecu w Żarnowcu, został aresztowany przez pruskich żandarmów i zakuty w kajdany. Obdarzony niezwykłą siłą, zrywa kajdany w oczach wszystkich. Widząc jego determinację, jak i podniecenie zebranych na wiecu, żandarmi oddalili się. Wiec potoczył się dalej. Był to jeden z wielu sukcesów Abrahama.

W 1919 roku, w czasie największego rozgardiaszu w Niemczech, gdy ruch pociągów został zupełnie zahamowany, Abraham wraz z drugim delegatem kaszubskim, Chrapkowskim, udaje się piechotą przez całe Pomorze do Polski. Bez żadnych dokumentów, idąc nocą, dociera do Warszawy i zapoznaje się tu z przedstawicielami polskich władz.

Stąd udaje się wtedy do Paryża na konferencję pokojową. Tam został przedstawiony prezydentowi Wilsonowi, z którym rozmawia całą godzinę. Przekonywa z takim zapałem prezydenta USA o konieczności przyłączenia całych Kaszub do Polski, że, jak sam opowiadał: „wyszedł od niego spocony do ostatniej nitki". Podobno Wilson na pożegnanie uścisnął go serdecznie.

Niemcy dowiedzieli się o pobycie Abrahama w Paryżu. Po powrocie na Wybrzeże musiał się ukrywać. Nic dziwnego, aresztowanie tym razem groziło mu śmiercią. Ciekawy wówczas spotkał go przypadek. Pewnego dnia, koło Oliwy, został rozpoznany przez żandarma. Ten jednak, znając Abrahama z incydentu w Żarnowcu, nie aresztował go, nawet uprzedził, że żandarmeria niemiecka czyni za nim poszukiwania.

Po objęciu Pomorza przez Polskę, Abraham przeniósł się z Oliwy do Gdyni. Tu jednak nie znalazł uznania. Żył w niedostatku. Uważano go „za zbyt mądrego" i odsuwano od pracy społecznej.

W ostatnich miesiącach życia doznał satysfakcji. W 1923 roku udaje się z wycieczką Kaszubów do Warszawy, Częstochowy i Krakowa. W Warszawie wycieczka spotkała się z gorącym przyjęciem. W Belwederze gościł Kaszubów prezydent Wojciechowski. Byli wtedy Kaszubi na galowym przedstawieniu w Teatrze Wielkim oraz na bankiecie, urządzonym przez miasto, podczas którego przemawiał zarówno Abraham, jak i szereg dygnitarzy państwowych.

Ciekawy też szczegół wypada tu podać z dalszego pobytu wycieczki na Jasnej Górze w Częstochowie. Przy oglądaniu pamiątkowej księgi klasztornej, do której od niepamiętnych czasów wpisywali się monarchowie i możni całego świata, Abraham zatrzymał się przy otwartej stronicy. U samej góry widniał na niej podpis cesarza Wilhelma II-go. Podpisy świty cesarskiej, widocznie z respektu dla majestatu monarchy, figurowały u samego dołu tej stronicy. Między podpisem cesarza a świty było sporo miejsca. Abraham bez namysłu wziął wtedy do ręki pióro i tuż obok imienia Wilhelma podpisał: „Antoni Abraham — Kaszuba". Za nim podpisali się inni członkowie wycieczki.

W parę miesięcy po powrocie do Gdyni, Abraham zmarł. Rząd polski odznaczył go Krzyżem Zasługi, miasto zaś Gdynia jedną z ulic, jeszcze w 1926 roku, mianowało jego nazwiskiem. Na rok przed wojną, w domu przy ulicy Starowiejskiej, w którym żył i umarł, wmurowano tablicę pamiątkową. Ostatnio mianowano nazwiskiem Antoniego Abrahama także ulice w Gdańsku i w Sopocie.

Na cmentarzu, położonym na malowniczym wzgórzu na Oksywiu, spoczywają jego zwłoki. Grób jest zaniedbany. Należy grób ten otoczyć opieką.

Kazimierz Bolesławski

CO TO JEST LOG?

Zapewne wielu z naszych czytelników zwróciło niejednokrotnie uwagę na tajemniczy wyraz — log. Słowo to zostało użyte w objaśnieniu zdjęcia, zamieszczonego w artykule Jana Wrzoska („Nasza Flota Handlowa") w 1-ym numerze „Wiatru od Morza". Zdjęcie to przedstawia marynarza pochylonego nad zagadkową tarczą, o dziwnych wskazówkach. Tarczą tą jest — głowica logu.

Każdy marynarz wie doskonale, jak wiele zawdzięcza temu prostemu instrumentowi. Laikowi z lądu trzeba rzecz wyjaśnić szczegółowo.

Bez pomocniczego instrumentu, jakim jest log, żegluga morska byłaby utrudniona. Przyrząd, o którym mowa, służy do mierzenia szybkości żeglującego statku. Warto przy tej sposobności nadmienić, że ogólnie przyjętą jednostką do mierzenia szybkości w nawigacji jest szybkość jednej mili morskiej (1852 mtr.) na godzinę. Żeglarze nazywają szybkość jednej mili morskiej na godzinę — węzłem. Mylne jest określenie, spotykane często w książkach, w prasie, jak i w mowie potocznej, że np. „statek porusza się z szybkością 5 węzłów na godzinę". Węzeł jest sam w sobie jednostką szybkości, podczas gdy mila morska jest tylko jednostką odległości.

Szybkość statku — dodajmy tutaj — może być względna i bezwzględna. Szybkość względna to ta, z jaką statek posuwa się względem wody. Szybkość bezwzględna ta, z jaką posuwa się on względem dna.

I otóż właśnie przyrząd do mierzenia szybkości względnej nazywamy — logiem. Logów znamy aż sześć rodzai: 1) ręczny, 2) burtowy, 3) patentowy, czyli mechaniczny, 4) śruba okrętowa jako log, 5) log Czernikjewa, czyli elektryczny, 6) log ciśnieniowy.

Zasada pierwowzoru — logu ręcznego — jest następująca:

Rzucony do wody przedmiot, przymocowany do liny, utrzymuje się nieruchomo na wodzie. Położenie tego przedmiotu względem wody uważamy za stałe i określamy szybkość statku według długości liny.

Obecnie ten sposób jest zarzucony. Na starszych statkach używa się logu patentowego, czyli mechanicznego, lecz na nowocześniejszych — śruby okrętowej, jako logu, względnie logu Czernikjewa.

J. K.

NAJWAŻNIEJSZE TYPY STATKÓW ŻAGLOWYCH

Niejednokrotnie mówi się i pisze o żaglowcach w naszej literaturze i prasie. Tymczasem laicy nie potrafią odróżnić prostego szkunera od fregaty. Nie umieją nawet odróżnić rei od masztu.

Dobrze więc tu będzie przypomnieć ważniejsze rodzaje statków żaglowych.

Fregata jest to trójmasztowy statek. Wszystkie jego maszty są zaopatrzone w reje. (Reją nazywamy poprzeczną belkę na maszcie, do której są przymocowane żagle). Fregata może być cztero, a nawet i pięciomasztowa.

Barkiem nazywamy trójmasztowy statek, przy czym dwa pierwsze maszty (fok i grot) mają reje, gdy tymczasem trzeci maszt (bezan) jest suchy (bez rei). Bark może być i czteromasztowy. Wtedy trzy przednie maszty są uzbrojone w reje, czwarty suchy.

Barkentyna ma też trzy maszty, przy czym przedni (fok) jest uzbrojony w reję, dwa zaś dalsze: grot i bezan-maszt, suche.

Bryg ma dwa maszty, obydwa z rejami.

Brygantyna ma też dwa maszty, lecz i trójkątny żagiel na swoim grotmaszcie.

Szkuner charakteryzują dwa maszty, obydwa suche. Szkuner może być wielomasztowy.

Tender, albo **pinka** — jest to jednomasztowy statek z suchym masztem i bukszprytem. (Bukszprytem zwie się poziomy maszt, wystający z dziobu statku).

Posługujemy się tu danymi z podręcznika szkolnego kpt. ż. w. Gustawa Kańskiego „Streszczony kurs morskiej praktyki".

J. K.

JEDNAK I „WARZYWÓD" MA HISTORYCZNE PODSTAWY

W roku 1277 w dokumencie Mściwoja II, księcia pomorskiego, wydanym dla klasztoru w Oliwie, pojawia się nazwa rzeczki „mały Warzywód", na określenie granic posiadłości klasztornej. Dokument ten powołuje się na wcześniejszą jeszcze i to z roku 1186, a więc z ostatniej ćwierci XII wieku, darowiznę. Czyli że nazwa „Uuariuod", jak ją ówczesna pisownia podaje, jest jedną z najstarszych nazw na tym terenie Inna rzecz, która z szeregu drobnych rzeczułek przez teren Gdańska przepływających była tym małym Warzywodem, obok którego istniał (występujący z początkiem XIV dopiero wieku) i duży Warzywód. Bliższych topograficznych danych brak. Tekst dokumentów wskazywałby raczej, że Warzywody płynęły na północny-wschód od Gdańska i wpadały do Wisły jako prawobrzeżne dopływy, czyli, że z terenem dzisiejszego Nowego Portu raczej nie miałyby wiele wspólnego. W każdym razie nazwa to stara, słowiańska i w dzisiejszej nomenklaturze, opierającej się na naszych piastowskich tradycjach, lekceważyć jej nie należy.

m. p.

*) Kambuz w terminologii morskiej oznacza kuchnię okrętową. W rubryce tej zamieszczać będziemy drobne, źródłowe wiadomości z terenu Wybrzeża i ze szlaków morskich.

Z życia Państwowej Szkoły Morskiej

ECHA JUBILEUSZOWEJ ROCZNICY

W grudniu ub. r. obchodziliśmy jubileusz 25-lecia uczelni. Po sześcioletniej przerwie, spowodowanej okupacją kraju, uroczystościom towarzyszył szczególny nastrój. Obchód rozpoczęto w dniu 7-go grudnia nabożeństwem żałobnym w kościele N. M. P., za dusze kilkudziesięciu pracowników i uczniów Szkoły, którzy bądź to polegli w obronie Gdyni w 1939 r., lub zginęli na pokładach statków, jak i na innych polach bitew, podczas późniejszych działań wojennych, bądź też zamęczeni zostali przez okupantów w obozach koncentracyjnych. (Dokładną ich listę podał „Dziennik Bałtycki" w numerze 196 ub. r.). Po południu tegoż dnia odbył się w auli P. S. M. żałobny apel. W uroczystą ciszę padały nazwiska utraconych w latach wojny wychowawców, uczniów i pracowników P.S.M., czytane przez Starszego Wychowawcę. Odpowiadał im za każdym razem odzew najstarszego ucznia, określając datę i miejsce śmierci bohaterów, związanych na wieczne czasy z historią P.S.M.

Dnia następnego odbyła się akademia, poprzedzona uroczystą Mszą św. odprawioną w auli P.S.M. przez ks. biskupa Wronkę. Wśród zaproszonych gości witała uczelnia w tym dniu inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego, Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża, wiceministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego — Petrusewicza, Szefa Sztabu Polskiej Marynarki Wojennej kmdra Adama Mohuczego, przedstawicieli Zarządu Miejskiego w Gdyni, organizacji społecznych, jako też byłych dyrektorów i wykładowców Szkoły oraz dawnych jej wychowanków i dzisiejszych uczniów z rodzinami. Przemawiali: ks. biskup Wronka, dyrektor Szkoły kpt. K. Maciejewicz, min. E. Kwiatkowski, kmdr A. Mohuczy, kmdr G. Kański, kpt. A. Ledóchowski, najstarszy zasłużony pedagog Szkoły, — dziś kierownik wydziału nawigacyjnego, inż. Staniak, absolwent i obecny wykładowca P.S.M., jako też kpt. Żebrowski i inż. Kostrowicki, jej dawni wychowankowie, obecnie zaś oficerowie P. M. H.

Kpt. Antoni Ledóchowski, przedstawiwszy dzieje Szkoły, podzielił się ze słuchaczami ciekawymi wspomnieniami swymi z pierwszego okresu uczelni. Kpt. Żebrowski dał wyraz serdecznemu przywiązaniu, jakie zawsze żywią dla Szkoły dawni jej wychowankowie. M. in. podniósł on też znaczenie Szkoły, jako więzi wspólnej, łączącej oficerów Polskiej Marynarki Handlowej z krajem. Jako jeden z pierwszych, którzy powrócili z zagranicy do kraju, zaznaczył, że reprezentuje znakomitą większość polskich marynarzy, gorąco pragnących powrotu do ojczyzny.

Zakończeniem uroczystości jubileuszowych był wieczór towarzyski w gmachu P. S. M., który przeistoczył się w całonocną zabawę. Sądząc z uwag, wszyscy bawili się doskonale. Szczególnie do smaku przypadły gościom oryginalnie przez uczniów udekorowane sale wykładowe zamienione w „gabinety" afrykański, amerykański itd.

ZACZYNAMY TRENOWAĆ

Życie sportowe na terenie szkoły dopiero niedawno dało znać o sobie. Wydaje się to nieco dziwne, zważywszy, że w uczelni naszej przebywa około 160 uczniów w wieku 17—26 lat. Dotychczasowe niedobory na tym odcinku naszego „szkolnego społeczeństwa" wynikły z powodu braku przyrządów i pomieszczeń, odpowiednich na uprawianie gier sportowych, jak i indywidualnych ćwiczeń gimnastycznych.

Dopiero ostatnio usunięte zostały przeszkody. Dnia 1-go lutego otwarto dla użytku uczniów, jak i młodzieżowych organizacji pozaszkolnych, świeżo wyremontowany basen pływacki, zbudowany dla Szkoły w 1938 r. Krótko przedtem ukończony został remont i instalacja odpowiednich przyrządów w sali gimnastycznej.

W dniu otwarcia basenu odbyły się pierwsze szkolne zawody pływackie. Zawodnicy mimo absolutnego braku treningu, spisali się wcale nieźle. Zwycięstwo w konkurencjach indywidualnych, jak i zespołowych, odniósł wydział nawigacyjny (niewielką zresztą różnicą punktów), ustępując natomiast w dość wysokim stosunku wydziałowi mechanicznemu w konkurencjach siatkówki. Wydział mechaniczny odniósł także sukces w nieoficjalnym meczu piłki nożnej. Na tym jednakże polu wyniki będzie można skontrolować dopiero z wiosną, kiedy dobra pogoda umożliwi dłuższe treningi na zachowanym w dobrym stanie boisku szkolnym.

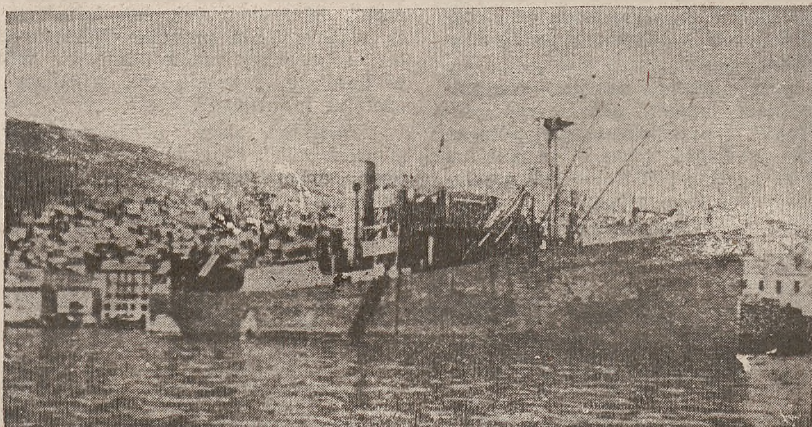
CZYN GODNY NAŚLADOWANIA

Dnia 13-go lutego po szóstej godzinie wykładów uczniowie zaintrygowani zostali nadprogramowym rozkazem zbiórki w auli szkolnej, wydanym przez dyrektora Szkoły. Sytuacja wyjaśniła się wkrótce. Kpt. Maciejewicz, przedstawiwszy zebranym wykładowcom, uczniom i pracownikom Szkoły ob. Czesława Koniecznego, odczytał list dyrektora Departamentu Morskiego z podziękowaniem wyżej wymienionemu za przekazanie Państwowej Szkole Morskiej lunety lotniczej i agregatu, zabezpieczonych przez niego po wyjściu okupantów. Luneta posłuży nawigatorom, agregat zaś mechanikom do praktycznych ćwiczeń z elektrotechniki. Za ten obywatelski czyn, uczniowie Szkoły Morskiej składają ob. Czesławowi Koniecznemu na tym miejscu wyrazy podziękowania.

Jerzy S. Kalwasiński

Treść I-go numeru

Numer, bogato ilustrowany, zawiera ponadto drobne wiadomości z terenu Wybrzeża i ze szlaków morskich pt. „Z kambuza".



M/s „Lewant" wpadł na minę

Znany z reportażu, zamieszczonego w I n-rze „Wiatru od Morza" motorowiec „Lewant", bohater wielu przygód na szlakach konwojów w latach wojny, ostatnio dowiódł powtórnie o swym wyjątkowym szczęściu.

W dniu 28 ub. m. podczas trzeciej podróży z Anglii do Gdyni, płynąc z ładunkiem UNRRA'owskim, statek wpadł na minę. Wypadek zdarzył się na morzu Północnym w pobliżu ujścia Elby

Jak wynika z depeszy, otrzymanej przez gdyńskie Biuro Linii Żeglugowych Gdynia — Ameryka, motorowiec nie doznał większych uszkodzeń. Nawet o własnych siłach przybył do Bremenshaven, gdzie podany zostanie naprawie. Nikt z załogi, ani z zaokrętowanych kilkunastu pasażerów, nie został ranny.

Podczas ostatniego pobytu tego statku w Gdyni, redakcja nasza otrzymała od jego kapitana, Stefana Ciundziewickiego, szereg zdjęć, z których kilka zamieściliśmy w bieżącym n-rze.

T. A.

Ilustracje w 2-gim numerze

Plakieta, przedstawiająca stary statek żaglowy (zdjęcie na str. 3), jest mimo pozorów antyku nowoczesną pracą, dziełem W. Ułanowskiego i I. Piechockiej. Plakieta, odciśnięta w stiuku polichromowanym, posiada w oryginale rozmiary 85 × 65 cm. — „Pamiętamy te słupy" — drzeworyt Stanisława Rolicza (str. 5). — Zdjęcia, otrzymane z m/s „Lewant", zamieszczone zostały na str. 12, 13 i 16

Na uwagę zasługuje zwłaszcza charakterystyczne zdjęcie (str. 13), przedstawiające kapitana statku, Stefana Ciundziewickiego i radiotelegrafistę Józefa Przybyłę przy działku przeciwlotniczym „Oerlikon" podczas pobytu m/s „Lewant" u brzegów Malty w 1944 roku. Ostatnie ze zdjęć (str. 16) upamiętnia moment zakotwiczenia m/s „Lewant" w greckim porcie Cavala w 1945 roku.

KOLEGIUM REDAKCYJNE: Marian Brandys, Janusz Stępowski, Bolesław Wit Święcicki.

REDAKTOR NACZ.: Janusz Stępowski. Redaktor przyjmuje we wtorki i piątki od godz 10 — 12. REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Gdynia, Mściwoja Nr 9, I p. telefon 222-69

WYDAWCA: Spółdz. Wydawnicza „Czytelnik" Tłoczono w drukarni „Czytelnik" Nr. 8, Gdynia, Mściwoja Nr 7, W-01241